beschäftigten Taxameterkutscher A und B.

Im Mai 1899 (günstiger Monat)

Taxameterkutscher A.						Taxameterkutscher B.					
Bruttoeinnahme		Anteil des Fuhrherrn		Anteil des Kutschers		Bruttoeinnahme		Anteil des Fuhrherrn		Anteil des Kutschers	
ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
12	60	8	10	4	50	6	80	3	80	3	—
11	50	7	25	4	25	14	80	9	60	5	20
5	80	3	05	2	75	7	—	3	75	3	25
9	65	5	90	3	75	6	50	3	50	3	—
8	50	5	—	3	50	7	90	4	65	3	25
9	40	5	65	3	75	10	03	6	03	4	—
9	50	5	75	3	75	14	55	9	35	5	20
12	50	8	—	4	50	8	60	5	10	3	50
8	50	5	—	3	50	8	70	5	20	3	50
12	80	8	30	4	50	11	80	7	50	4	30
2	30	—	30	2	—	3	70	1	45	2	25
10	—	6	—	4	—	12	40	7	80	4	60
10	60	6	60	4	—	12	90	8	—	4	90
11	30	7	05	4	25	12	60	8	—	4	60
11	40	7	15	4	25	8	50	5	—	3	50
10	—	6	—	4	—	11	30	7	—	4	30
9	40	5	65	3	75	10	—	6	—	4	—
10	50	6	50	4	—	12	90	8	—	4	90
7	05	3	80	3	25	12	20	7	60	4	60
13	30	8	55	4	75	13	—	8	10	4	90
12	10	7	60	4	50	13	80	8	90	4	90
11	85	7	60	4	25	15	80	10	—	5	80
10	50	6	50	4	—	12	60	8	—	4	60
13	15	8	40	4	75	7	—	3	75	3	25
9	70	5	95	3	75	12	90	8	60	4	30
9	60	5	85	3	75	9	—	5	25	3	75
8	80	5	30	3	50	10	75	6	75	4	—
7	70	4	45	3	25	9	70	5	95	3	75
9	30	5	55	3	75	12	60	8	—	4	60
11	10	6	85	4	25	10	—	6	—	4	—
12	10	7	60	4	50	10	—	6	—	4	—
312	50	191	25	121	25	330	33	202	63	127	70
				3	91					4	12

Digitized by Google

Monat	Gesamtzahl der geleisteten Fahrtentage	Auf einen Fahrtag kommt					
		eine Bruttoeinnahme von		Anteil des Fuhrherrn		Lohn des Kutschers	
		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
Januar[1]	312	10	51	6	38	4	13
Februar	540	10	32	6	24	4	08
März	660	9	96	5	97	3	99
April	677	10	33	6	25	4	08
Mai	661	10	63	6	47	4	16
Juni	640	9	92	5	94	3	98
Juli	713	9	51	5	63	3	88
Zusammen	4203					28	30

im März 1899 = 4,19 Mk.
„ April „ = 4,45 „
„ Mai „ = 4,76 „
„ Juni „ = 4,79 „

Zu den dienstlichen Einnahmen der Kutscher sind auch die Trinkgelder zu rechnen. Diese betragen durchschnittlich am Tage bei der
Droschke II. Klasse 30 Pf. d. h. im Jahre rund 100 Mk.
„ I. „ 0,90 Mk. „ „ „ „ „ 328 „
Somit würde sich das Jahreseinkommen der Kutscher auf
rund 1750 Mk. bei den Droschken I. Klasse und auf
„ 1050 „ „ „ „ II. „
stellen. Wir wollen noch hervorheben, daß die in den Vororten domizilierten Kutscher im allgemeinen etwas geringere Einnahmen haben als diejenigen, die nach Verlassen des Hofes gleich in der Stadt sind.

Ferner hängt die Erzielung einer guten Einnahme viel von der Tüchtigkeit des Kutschers ab. Obige Einkommensbeträge werden von guten und tüchtigen Kutschern, die ihre Pflicht gewissenhaft erfüllen, stets erreicht werden. An wirklich guten Kutschern steht aber nach der Aussage der Fuhrherren nur eine beschränkte Anzahl zur Verfügung. Die größere Anzahl der Kutscher soll in der Erfüllung ihrer Pflichten oft recht nachlässig sein. Nach unseren Beobachtungen äußert sich die Untüchtigkeit dieser Kutscher in folgenden Punkten:

1. Wie bereits erwähnt, fahren viele Kutscher allzu gern nach Bahnhofshalteplätzen, wo sie recht lange stehen und mit Kollegen plaudern können. Natürlich ist hier die Aussicht auf eine Fuhre geringer.

[1] Im Januar 1899 herrschte noch der Streik, der diesem Betriebe besonders mitspielte.

Digitized by Google

2. Weniger tüchtige Kutscher bleiben auf den Standplätzen nicht bei ihrem Wagen, sondern gehen in ein Gasthaus. Wenn wir auch in unseren früheren Erörterungen ohne weiteres zugestanden haben, daß der Dienst des Droschkenkutschers den Besuch des Gasthauses fast zur Notwendigkeit macht, so müssen wir doch andererseits bemängeln, daß viele Kutscher in dieser Beziehung des Guten zu viel thun. Dem eingeweihten Berliner ist es bekannt, daß bei jedem Droschkenstandplatz regelmäßig eine oder mehrere sogenannte „Droschkenkutscherkneipen" vorhanden sind. Solche gehören in der Nähe großer Standplätze zu den einträglichsten Geschäften. Zum Frühstück findet man hier stets das vorzüglichste warme Essen; Specialität ist warmes Pökelfleisch. Hier sitzen dann 2—3 Kutscher in fröhlichem Zecherkreise 2, 3, ja 4 Stunden zusammen; meist wird ein Skat oder 66 gespielt. Das Pferd draußen kümmert den Führer dann wenig; nicht selten ist ihm der Futterkübel abgefallen, und das Futter liegt auf der Straße. Gewöhnlich wird draußen nur ein Kutscher postiert, welcher nach dem Innern des Gasthauses anzeigt, daß es „Zeit" wird, daß nämlich die Droschke des Betreffenden sogleich den ersten Platz einnehmen wird. Da erschallt dann häufig genug der Ruf „rumrücken", und der Aufpasser führt das Gespann wieder an das Ende der Reihe. Auf diese Weise ist schon mancher Kutscher direkt verbummelt. Nicht genug, daß sie sich schon während der Dienstzeit betrinken, nein, es wird dann meist noch auf dem Nachhausewege in einer beliebten Stammkneipe Halt gemacht, ohne Rücksicht auf das müde, abgetriebene Pferd. Nicht selten müssen die Fuhrherren vergeblich auf die Rückkunft solcher Bummelanten warten, bis sie dann vielleicht erfahren, daß ihr Gefährt an der nächsten Ecke — bei strömendem Regen oder starkem Schneefall — ohne Aufsicht steht. Sie bringen dann das Gespann am besten selbst nach Hause. Namentlich unter den Nachtkutschern giebt es die fragwürdigsten Existenzen, schon ihr Äußeres kennzeichnet bisweilen ihre Verkommenheit: der Anzug oft beschmutzt und zerrissen resp. von Speisen und Getränken besudelt.

An den im Jahre 1898 erfolgten 14515 polizeilichen Denunziationen von Droschken-, Omnibus- und Pferdebahnkutschern sowie an den 1858 Beschwerden aus dem Publikum dürften die ersteren sicherlich den Löwenanteil haben. Fahrscheinentziehungen fanden verhältnismäßig wenig statt, nämlich nur 82 im Jahre 1897 und 28 im Jahre 1898.

Das Schlimme ist, daß unter der Liederlichkeit des Kutschers noch stets der Fuhrherr zu leiden hat, nicht nur dadurch, daß seine Einnahme geschmälert wird, sondern daß ihm sein teueres Betriebsmaterial allzu leicht ruiniert werden kann. So ist es z. B. vorgekommen, daß 10 Taxameter-

Digitized by Google

kutscher morgens um 5 eine Wettfahrt nach Plötzensee unternahmen. Manche nutzen dies auch direkt aus in der Absicht, den Fuhrherrn zu schädigen. Ein Kutscher wollte gern ein besseres Pferd haben; der Fuhrherr aber wollte ihm ein solches nicht anvertrauen. Am nächsten Tage lahmte und fieberte das Pferd und nach wenigen Tagen war es tot, wahrscheinlich infolge zu übermäßigen Abjagens und darauf folgender Erkältung. Auch Betrügereien gegen den Fuhrherrn kommen vor. Nach Entlassung eines Kutschers fand man im Kasten des Kutscherbockes den Luftschlauch des Fahrpreisanzeigers durch eine Schraubenzange eingeklemmt, so daß er nicht funktionieren konnte. Ähnliche Sachen sind uns mehrfach zu Ohren gekommen; die „schwarz" fahrenden Kutscher wiederum werden nicht selten überführt, daß sie ihrem Fuhrherrn wenig oder garnichts abgegeben haben, während sie selbst eine sehr gute Einnahme erzielt hatten.

Wie sehr ein untüchtiger Kutscher seinem Herrn schaden kann, geht aus folgendem Beispiel hervor:

Ein von seinem Fuhrherrn von vornherein als unerträglich bezeichneter Kutscher hatte vom 1. bis 21. April 1899 einen Lohn von 77 Mk., also pro Tag durchschnittlich rund 3,75 Mk. Am 15. April hatte er seine Decke verloren, wofür ihm der Herr pro Tag 50 Pf. abzog. Am 22. April aber fiel der Kutscher im betrunkenen Zustande vom Bock und brach 2 Rippen. Der Fuhrherr wollte jetzt nur noch einen guten Kutscher engagieren. Drei sich meldende Anwärter wies er deshalb ab; nach 3 Wochen hatte er noch keinen guten Kutscher bekommen können. Natürlich verursachte ihm das Stehenlassen des Gespannes doppelten Schaden. Er hattr nicht nur keine Einnahme, sondern mußte noch die Futterkosten für 2 Pferde bezahlen.

Nach diesen Betrachtungen können wir die Behauptung aufstellen, daß diejenigen Kutscher, welche vorgeben, daß ihre Einnahmen geringer gewesen wären, als wir oben festgestellt haben (1050 bezw. 1750 Mk.), selbst Schuld daran haben.

Die Fuhrherren schreiben die Thatsache, daß es so viele untüchtige Kutscher giebt, dem Umstande zu, daß im allgemeinen nur solche Leute den Beruf erwählen können, welche längere Zeit arbeitslos gewesen sind. Der Stand der Droschkenkutscher sei gewissermaßen eine Zufluchtsstätte für Personen, die entweder zu ihrem ursprünglichen Berufe die Lust verloren oder aus eigenem Verschulden arbeitslos geworden seien. Allerdings wird ein Mann, der seine Arbeit hat, schwerlich 8—14 Tage lang an den polizeilichen Instruktionsstunden teil nehmen können. Andererseits kann auch nicht jeder

Digitized by Google

Bummler Droschkenkutscher werden, da er sich die Uniform kaufen muß. Diese kostet im einzelnen:

1 Mantel	(Haltbarkeit	8—10	Jahre)	57 Mk.
1 Rock	„	3—5	„	20 „
1 Hose	„	2—3	„	12 „
1 Weste	„	5	„	6 „
1 Hut	„	2	„	4 „
1 Halstuch	„	2	„	1 „
1 Tasche mit Riemen				4 „
			Zusammen	104 Mk.

Viele kaufen sich allerdings die Equipierung auf Abzahlung von 6 Mk. monatlich; jedoch müssen sie auch dann 50 Mk. Anzahlung leisten. Wer nicht einmal diese hat, kauft sich keinen Mantel, sondern nur die Sommeruniform. In diesem Falle zahlt er nur 25 Mk. an. Es mag dies auch der Grund sein, weshalb so viele Kutscher nur im Sommer fahren. Gerade unter diesen „Sommervögeln" sollen sich häufig untüchtige faule Elemente befinden, die wenig Interesse für den Beruf und wenig Verstand für die Behandlung des Pferdes haben.

Ein großer Wunsch aller Fuhrherren ist es, daß die Kutscher gezwungen werden, sich durch Bescheinigungen über die Dauer ihrer Beschäftigung auszuweisen. Aus der Länge der Beschäftigungsdauer könnte man dann schon auf die Tüchtigkeit des Kutschers einen Schluß ziehen. Noch besser wären Arbeitsbücher.

Bei der Beurteilung der Einkommensverhältnisse der Kutscher muß man noch berücksichtigen, daß ihr Dienst gewisse Ausgaben erforderlich macht, denen sie nicht entgehen können, und welche daher von den Einnahmen (1050 und 1750 Mk.) in Abzug gebracht werden müssen, nämlich:

1. Für Livree-Mehrkosten gegen Civilkleidung 50 Mk., also jährlich bei einer Haltbarkeit von 4 Jahren rund 12 Mk.

2. Abgabe an den Stallmann pro Tag 10 Pf. bei den Taxametern, 25 Pf. bei den „Schwarzen": 36 bezw. 91 Mk.

3. Für Anschaffung von Reinigungs- und Putzutensilien für diejenigen, welche ihren Wagen selbst waschen, 12 Mk.

4. Für diejenigen, welche Wagen und Geschirr reinigen lassen, rund 220 Mk.

5. Die Verpflegung außerhalb des Hauses ist ungefähr $33^1/_3$% teuerer als zu Hause. Die Ausgaben für die einzelnen Mahlzeiten erreichen im allgemeinen folgende Höhe:

Digitized by Google

1.	Frühstück 25—30 Pf., dazu für 10 Pf., Bier, zusammen:	0,40 Mk.
2.	Mittagessen, einschl. Bier	0,60 „
3.	Kaffee	0,15 „
4.	Abendbrot	0,40 „
		1,55 Mk.

Als Mehrausgabe gegen häusliche Verpflegung wären $33^1/_3\,\%$ dieser Summe, also rund 50 Pf. d. h. jährlich 180 Mk. in Ansatz zu bringen. Die Summe von 1,50 Mk. wurde von verschiedenen „organisierten" Kutschern als Durchschnittsausgabe angegeben. Unumgänglich notwendig sei 1 Mk. Das Frühstück könnte sich eigentlich jeder von Hause mitnehmen; jedoch haben die meisten das Bedürfnis, etwas Warmes zu genießen. Besonders sparsame Kutscher verbrauchen nicht einmal 1 Mk. Sie nehmen sich Frühstück und eine Flasche Kaffee von Hause mit; Mittagbrot essen sie erst, wenn sie abends nach Hause kommen, also zwischen 8 und 10 Uhr. Auch die Nachtkutscher sind in der Lage, das Mittagessen zu Hause einzunehmen; sie haben aber wieder eher Gelegenheit, für Getränke viel auszugeben. Auf der anderen Seite giebt es Kutscher, welche mit 1,50 Mk. nicht auskommen, sondern Zechen von 2, 3, ja 4 Mk. machen. Wir möchten davor warnen, den Klagen mancher Kutscher, daß sie fast ihren ganzen Lohn zu ihrer notwendigen Verpflegung brauchen, Glauben zu schenken. Mit 1,50 Mk. muß jeder auskommen können.

Berücksichtigen wir nun diese notwendigen Ausgaben, so erhalten wir folgende Nettoeinkommensbeträge:

A) Kutscher, welche Wagen und Geschirr selbst waschen.

I.	Klasse mit Fahrpreisanzeiger	1510 Mk. d. h. pro Tag rund	4,15 Mk.
I.	„ ohne „	1455 „ „ „ „ „ „	4,00 „
II.	„	755 „ „ „ „ „ „	2,10 „

B) Kutscher, welche Wagen und Geschirr reinigen lassen.

I.	Klasse mit Fahrpreisanzeiger	1302 Mk. d. h. pro Tag	3,60 Mk.
I.	„ ohne „	1247 „ „ „ „ „	3,40 „

Die Kutscher der II. Klasse waschen ihr Gespann fast alle selbst, da die geringen Einnahmen sie dazu nötigen; die Kutscher I. Klasse dagegen lassen diese Verrichtungen fast immer vom Wagenwäscher besorgen.

Der durchschnittliche Tagelohn der Droschkenkutscher I. Klasse stellt sich daher auf 3,50 Mk., derjenige der Kutscher II. Klasse auf 2,10 Mk. Bei dieser großen Differenz in den beiden Arten von Kutschern halten wir es nicht für angebracht, den durchschnittlichen Tagelohn allgemein für alle Kutscher in Rechnung zu ziehen (derselbe würde nach obigem 2,80 Mk. betragen).

Digitized by Google

Indessen geschieht dies fast allgemein. Z. B. veranstaltete das Reichsversicherungsamt im Jahre 1895 infolge verschiedener Prozesse, welche bei Gelegenheit der Feststellung von Unfallrenten entstanden waren, eine Erhebung über den Jahresarbeitsverdienst der Droschkenkutscher. Das Ergebnis war, daß der Tagelohn allgemein auf 3,50 Mk. angegeben wurde. Es wurde hierbei noch die Schwierigkeit des Berufes besonders betont; die Droschkenkutscher seien qualifizierten Arbeitern gleichzuachten. Auch beim Berliner Gewerbegericht werden bei Lohnklagen seitens des Kutschers stets 3,50 Mk. pro Tag gefordert. Ebenso haben die bereits erwähnten Tabellen des statistischen Amtes der Stadt Berlin ergeben, daß der größte Teil der Droschkenkutscher, nämlich 4512 von 4920, einen Tagelohn von 3,25—3,50 Mk. bezieht[1]. Diese Beträge stimmen wohl für Kutscher I. Klasse; für Kutscher II. Klasse aber sind sie zu hoch.

Die Frauen der meisten Droschkenkutscher verdienen durch Arbeitsdienste irgend welcher Art etwas nebenbei mit; am meisten sind allerdings die Frauen der Droschkenkutscher II. Klasse darauf angewiesen. Immerhin arbeiten auf einem größeren Fuhrhofe auch von 20 Kutschern I. Klasse die Frauen alle nebenbei.

Zum Schluß wollen wir nochmals betonen, daß nirgends mehr als bei den Droschkenkutschern große Verschiedenheiten in den Einkommensbeträgen vorkommen. Speciell unter den Taxameterkutschern zeichnen sich viele durch besondere Tüchtigkeit aus; sie verdienen daher auch gut. Zwei frühere Bierfahrer wollen als Taxameterkutscher mehr verdienen als in ihrem früherem Berufe, trotzdem sich die Bierfahrer bekanntlich sehr gut stehen.

Die Verhältnisse der Stallleute.

Die kleineren Betriebe haben keinen Stallmann, vor allen Dingen nicht die Eigenspänner. Meist putzen sich dann die Kutscher ihr Pferd selbst, während im übrigen die Ehefrau des Fuhrherrn, der selbst als Kutscher unterwegs ist, die Stalldienste verrichtet. Letztere bestehen in der Pflege des Pferdes und Reinigung des Stalles. Wo Stallleute vorhanden sind, müssen dieselben außerdem die Pferde der Taxameterdroschken putzen. Die „schwarzen" Kutscher müssen eigentlich die Pferde selbst reinigen. Sie thun es indessen fast nirgends, sondern lassen es gegen Zahlung von 25 Pf. vom Stallmann

[1] Immerhin stehen sich die Droschkenkutscher besser als andere Kutscher. Die Lohnermittelungen des statistischen Amtes bei der Fuhrherren-Innung stellten z. B. für das Jahr 1891 einen durchschnittlichen Wochenlohn von 18 Mk. bei einer Arbeitszeit von 5 Uhr vormittags bis 8½ Uhr abends (einschl. 1 Stunde Mittagspause) fest. Der durchschnittliche Tagelohn betrug also hier 3 Mk.

Digitized by Google

ausführen. Bezüglich solcher Reinigungsarbeiten, wie Auf- und Abschirren, Hufeschmieren, Pferdeputzen (bei den „Schwarzen") sind die Stallleute also Unterangestellte der Kutscher, ebenso wie die Wagenwäscher.

Man rechnet ungefähr auf 30 Pferde einen Stallmann; die großen Betriebe haben daher 2 Stallleute.

Gewöhnlich wohnen dieselben nicht beim Fuhrherrn, sondern in nächster Nähe desselben. Sie erscheinen morgens zwischen 5 und 1/26 und verlassen den Hof um 9 oder 10 Uhr abends. Von 12—2 Uhr haben sie Mittags- und von 7—8 Uhr Abendbrotpause. Die Arbeitszeit beträgt also rund 13 Stunden.

An Lohn erhalten die Stallleute 20—24 Mk. pro Woche ausgezahlt; daneben spielen aber die von den Kutschern bezogenen Trinkgelder eine große Rolle, die den Wochenlohn auf 28 bis 36 Mk. erhöhen. Die Trinkgelder sind größer in Betrieben, in denen die Droschken ohne Fahrpreisanzeiger vorherrschen, da hier 25 Pf. für das Reinigen des Pferdes vom Kutscher gezahlt werden.

Sonntage haben die Stallleute wohl in ganz seltenen Fällen. Dagegen können sie sich in den Wochentagen eher mal vertreten lassen als der Kutscher; denn ihr Vertreter arbeitet ja immer unter Aufsicht des Fuhrherrn oder seiner Angehörigen.

In ihren übrigen Verhältnissen sind die Stallleute der Droschkenbetriebe ebenso gestellt, wie diejenigen anderer Fuhrbetriebe. Fast alle haben — zum Unterschiede von den Kutschern — Arbeitsbücher.

Nach den Veröffentlichungen des statistischen Amtes der Stadt Berlin über die Lohnverhältnisse der Fuhrwerksberufsgenossenschaft im Jahre 1895 hatten von 1555 versicherten Stallleuten 554, also über ein Dritteil, eine Beschäftigungsdauer von mehr als 200 Tagen. Über 2/3, nämlich 1152, standen in einer Lohnstufe von 2,25—2,75 Mk. pro Tag. Man könnte daher hiernach 2,50 Mk. als durchschnittlichen Tagelohn annehmen. Wir sehen also, daß sich die Stallleute im Droschkenbetriebe bedeutend besser stehen.

Organisation, Arbeitsnachweis, Versicherungswesen.

Der größte Teil der Taxameterkutscher ist in der socialdemokratischen Gewerkschaft „Verein Berliner Droschenkutscher" organisiert, welche ihren Sitz in der Schützenstraße 58 hat. Das Organ dieses Vereins ist die „Allgemeine Fahrzeitung". Er ist von der Polizei mit der Leitung des Fundbureaus für in den Droschken zurückgelassene Gegenstände betraut worden. Von ihm gingen die erwähnten Lohnbewegungen der Taxameterkutscher aus. Als Gegengewicht gegen diese Organisation hat sich auf seiten der Unternehmer

Digitized by Google

die „Berliner Droschkenbesitzer-Vereinigung", Elisabethstraße 30, sowie der Fahrverein Berliner Droschkenbesitzer gebildet. Das Organ jener Vereinigung ist „Der Fuhrhalter". Beide Vereine der Unternehmer sind wiederum Mitglied des „Verbandes Deutscher Lohnfuhrunternehmer" (Melchiorstraße 11).

Ein kleiner Teil der Droschkenkutscher gehört der ebenfalls socialdemokratischen Gewerkschaft „Centralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands", dem sich neuerdings noch der „Verband der Handelshilfsarbeiter in Berlin" angeschlossen hat, an. Dieser viele Mitglieder zählende Centralverband ist durch den diesjährigen Streik der Straßenbahner bekannt geworden. Er giebt eine besondere Zeitung „der Courier" heraus (Gewerkschaftshaus, Inselstraße), welche interessante Daten über die Verhältnisse aller Kategorien von Verkehrsangestellten veröffentlicht. Zu erwähnen ist noch der nicht socialdemokratische „Verein der Kutscher zu Berlin von 1876", Dörnbergerstraße 3. Als Unternehmerverbände sind ferner die alte Fuhrherren-Innung, welcher meist Lastfuhrwerksbesitzer angehören, sowie die erst kürzlich gegründete Personenlohnfuhrwerks-Innung zu nennen.

Alle erwähnten Vereinigungen der Fuhrherren oder Angestellten sind mit einem besonderen Arbeitsnachweise verbunden.

Für die gesetzliche Krankenversicherung der Droschkenkutscher kommen folgende Kassen in Frage[1]:

1. Krankenkasse der Fuhrherren und Kutscher „Eintracht" (1,35 Mk.);
2. Krankenkasse der Droschkenbesitzer (1,60 Mk.);
3. „ „ Droschkenkutscher u. s. w. (1,40 Mk.);
4. „ „ Berliner Kutscher (2 Mk.);
5. Centralkranken- und Sterbekasse der Berliner Kutscher (1,40 Mk.);
6. Deutsche Kutscher und verwandte Berufsgenossen (2 Mk.)
7. Krankenkasse der Fuhrherreninnung (1,50 Mk.).

Von verschiedenen Seiten wurde uns bedeutet, daß sich beim Beginn des Winters auffallend viele Kutscher krank melden und Unterstützung erhalten. Bei den einzelnen Kassen kamen auf ein Mitglied

Nr.	1897	1898	
1:	6,76,	5,87	Krankheitstage.
2:	3,01,	6,59	„
3:	8,80,	8,34	„

[1] Die eingeklammerten Zahlen bedeuten das tägliche Krankengeld für Erwachsene.

Digitized by Google

Nr.	1897	1898	
4:	7,07,	6,79	Krankheitstage
5:	11,28,	8,87	„
6:	8,83,	9,66	„
7:	9,94,	10,27	„

Bemerkenswert ist, daß die Krankenkasse der Fuhrherreninnung bezüglich der Krankheitstage an der Spitze aller Innungskrankenkassen steht. Gegen Unfall sind die Droschkenkutscher bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft versichert.

Wir sind jetzt am Ende unserer Erörterungen über die Verhältnisse der Angestellten im Droschkenwesen. Dieselben werden mit der Weiterentwickelung der Massentransportmittel und der Änderung der Tarife einem Wechsel unterworfen sein. Vielleicht kann auch durch die Erfindungen der modernen Technik ein vollständiger Umschwung herbeigeführt werden. Schon jetzt fahren in Berlin und anderen Städten Deutschlands automobile Droschken; es ist nicht ausgeschlossen, daß diese einmal den Pferdebetrieb gänzlich verdrängen werden. Dann aber werden die Droschken vermutlich nur noch von Großkapitalisten und Aktiengesellschaften betrieben werden können. Denn eine elektrische Droschke kostet jetzt 7500 Mk. Zu einem rationellen Betriebe sollen jedoch 12 solcher Droschken gehören, da sonst die Reparatur- und Reinigungskosten zu teuer wären. Daß sich dann aber die Verhältnisse der späteren Motordroschkenführer wesentlich anders gestalten werden als diejenigen der heutigen Droschkenkutscher, dürfte einem Zweifel kaum unterliegen.

III. Die Straßenbahnen.

Polizeireglement, Art und Zahl der Angestellten, Beförderung, Vorbedingungen, Arbeitsvertrag, Dienst- und Lebensalter.

Die polizeiliche Aufsicht über das Personal der Straßenbahnen übt das Kommissariat für öffentliches Fuhrwesen, und zwar ist die Polizeiverordnung vom 27. Mai 1865, betreffend den Betrieb der Pferdeeisenbahnen in Berlin und Charlottenburg, noch teilweise in Gültigkeit. Nach ihr müssen Kutscher und Schaffner mindestens 18 Jahre alt, erstere außerdem des Fahrens und der Behandlung der Pferde kundig sein. Der Unternehmer hat ihnen Dienstkleidung zu liefern und von der Annahme oder Entlassung jedes einzelnen dem Kommissariat Anzeige zu erstatten. Für Übertretungen des Reglements kann zu Geldstrafen bis 30 Mk. oder Freiheitstrafen bis zu

Digitized by Google

14 Tagen polizeiliche Verurteilung erfolgen. Die später ergangene Polizeiverordnung vom 11. Juni 1896, betreffend den Betrieb der elektrischen Straßenbahnen, ändert an jenen Bestimmungen nichts. Viel eingehendere Rechte bezüglich der Beaufsichtigung des Personals haben sich neuerdings die Aufsichtsbehörden, also der Polizeipräsident und die Königliche Eisenbahndirektion, vorbehalten.

Die neuerdings erteilten Genehmigungsurkunden schreiben vor, daß die Wagenführer im elektrischen Betriebe mindestens 21 Jahre alt und mit der ganzen Technik der Fahreinrichtung vertraut sein müssen. Sie sollen ihre Befähigung durch ihre Prüfung und durch Probefahrten nachgewiesen haben. Der Erlaß genauerer Vorschriften sowie die Festsetzung des Höchstmaßes der täglichen Arbeitszeit für den Wagenführer und des Mindestmaßes der ihnen zu gewährenden Ruhepausen ist vorbehalten worden. Die Namen der leitenden Beamten der Bau- und Betriebsverwaltung sind den Aufsichtsbehörden anzuzeigen. Die Beamten des äußeren Betriebsdienstes (Wagenführer, Schaffner, Kotrolleure, Expeditoren u. s. w.) müssen die erforderliche körperliche und geistige Fähigkeit und Zuverlässigkeit besitzen. Auf Verlangen ist der Eisenbahnbehörde hierüber ebenso wie über die Beschäftigungszeiten Auskunft zu erteilen. Diejenigen Beamten, welche sich als unzuverlässig erwiesen haben, sind auf Erfordern der Aufsichtsbehörden zu entlassen. Letzteren muß auch die Betriebsordnung, in welcher die Thätigkeit der Angestellten zu ordnen ist, zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Bediensteten zerfallen in eigentliches Straßenbahn- und in Handwerkerpersonal. Zum ersteren gehören alle diejenigen Personen, deren Funktionen in ihrer Gesamtheit dem Unternehmen das charakteristische Gepräge einer Straßenbahn geben.

Die Arbeiten der Handwerker könnten dagegen durch fremde Unternehmer ausgeführt werden; man findet sie in größerer Anzahl in umfangreicheren Betrieben beisammen. Die kleineren Betriebe haben nur gerade soviel Handwerker, wie event. für die Erzeugung und Unterhaltung der Betriebskraft, sowie für die Ausführung kleinerer Reparaturen nötig ist. Die Große Berliner und die Charlottenburger Straßenbahn verfügen über ein zahlreiches Werkstättenpersonal, welches auch größere Reparaturen, unter Umständen sogar den Neubau von Wagen, Geleisen, Weichen u. s. w. ausführt. Im allgemeinen bringt die Einführung des elektrischen Betriebes eine Verminderung des eigentlichen Straßenbahnpersonals (im folgenden kurz „Straßenbahnpersonal" genannt) zu Gunsten der Handwerker mit sich. Denn an die Stelle der vielen Stallleute beim Pferdebetriebe treten

Digitized by Google

Zahl der Straßenbahnbediensteten am Ende des Jahres 1899.

Art der Beschäftigung.	Große Berliner Straßenbahn.	Neue Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft.	Südliche Berliner Vorortbahn.	Westliche Berliner Vorortbahn.	Siemens & Halske.	Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen.	Charlottenburger Straßenbahn.	Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen.	Zusammen.
A. Straßenbahnpersonal.									
I. Verwaltungsbeamte.									
Direktoren, Betriebsleiter, Ingenieure	14	2	—	—	1	1	4	1	149
Direktionsbureau	101	3	—	2	4	2	10	2	
II. Im äußeren Fahrdienst. (Betriebspersonal i. e. S.)									
Betriebsinspektoren, Betriebsingenieure, Expeditoren, Bahnmeister	22	1	—	2	1	—	—	—	26
Oberkontrolleure und Kontrolleure	44	7	2	6	9	2	7	—	78
Fahrmeister	1	—	—	—	—	—	—	—	
Schaffner	1688	221	31	61	116	12	130	25	2284
Oberkutscher, Führer, Kutscher	1577	231	32	64	100	13	104	20	2141
Vorleger	20	12	—	—	—	—	9	—	41
Bahnwärter	138	14	5	8	14	2	24	3	208
Weichensteller	12	—	—	—	—	—	—	—	12
Schneeräumer	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf
III. Für die Unterhaltung und Erzeugung des Betriebsmaterials.									
a) Pferdebetrieb.									
Tierärzte, Fouragemeister	5	1	—	—	—	—	1	—	7
Hufschmiede, Aufhalter	107	16	—	—	—	—	2	—	125
Stallwächter	21	3	—	—	—	—	2	—	26
Bodenarbeiter, Futterkutscher	40	5	—	—	—	—	—	—	45
Stallleute	645	97	—	—	—	—	41	—	783

986

b. Elektrischer Betrieb (siehe unter B.).										
IV. Materialienverwaltung und Wagenreinigung.										
Hof- und Materialienverwalter	19	4	—	1	4	—	2	—	30	407
Bureauschaffner, Nachtwächter	25	4	—	1	4	1	3	—	38	
Wagenwascher	251	30	5	10	28	2	10	3	339	
B. Handwerker.										
1. Für die Erzeugung und Erhaltung des Betriebsmaterials.										
Leitungsrevisoren	4	—	—	—	—	—	—	—	4	816
Monteure	29	—	—	—	4	2	—	—	35	
Schlosser, Dreher, Bohrer, Zuschläger u. dgl.	229	—	—	—	40	5	33	5	312	
Wagenschmiede	7	—	—	—	—	—	5	3	15	
Maschinisten und Heizer	1	—	—	—	6	4	14	—	25	
2. Sonstiges (hauptsächlich Werkstätten-) Personal.										
Werkstattsmeister, Techniker	41	—	—	—	4	—	2	—	47	
Geschirr- und Wagensattler	48	—	—	—	—	—	2	—	50	
Tischler und Stellmacher	85	—	—	—		1	16	—	102	
Maler und Lackierer	47	—	—	—		1	6	—	54	
Schlosser und Schmiede	50	—	—	—	20	—	6	—	76	
Schneider, Glaser, Drucker, Buchbinder	3	—	—	—		—	3	—	6	
Tagearbeiter in festem Lohn	84	—	—	—	—	—	6	—	90	
Arbeiter in Baukolonnen	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	
Gesamtzahl ausschließlich Schneeräumer und Arbeiter in Baukolonnen	5358	653	75	155	355	48	442	62	7148	
Hiervon entfallen auf das Betriebspersonal im engeren Sinne	3502	486	70	141	240	29	274	48	4790	

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

jetzt einige Maschinisten und Heizer, sowie die nötigen Schlosser und Leitungsmonteure.

Über die Zahl der Bediensteten in den Jahren 1898 bezw. 1899 giebt vorstehende nach den Angaben der Unternehmer aufgestellte Tabelle Auskunft.

Einschließlich der Arbeiter in Baukolonnen kann die Gesamtzahl aller Bediensteten am Ende des Jahres 1899 auf rund 8000 angenommen werden; sie wird sich nach Inbetriebsetzung der bereits konzessionierten resp. projektierten Bahnen bald auf 10000 steigern.

Im Vordergrunde des Interesses stehen die Wagenführer und Schaffner, weil ihre Thätigkeit im öffentlichen Verkehrswesen als die wichtigste erscheint; auch numerisch sind sie am bedeutendsten. Die Sicherung eines geschulten, seßhaften Fahrpersonals ist daher eine Hauptaufgabe der Straßenbahnverwaltungen. Während sich für das übrige Personal leicht Ersatz schaffen läßt, kann ein plötzlich auftretender Mangel an Wagenführern und Schaffnern, ebenso wie eine dauernde Untüchtigkeit derselben zu den schwersten Schädigungen des Unternehmens führen.

Die Einkommens- und Arbeitsverhältnisse der Führer und Schaffner sind daher meist besser als diejenigen der anderen Betriebsbeamten, wie Stallleute, Bahnreiniger u. s. w. Das Streben der letzteren wiederum geht dahin, sich zu jenen Stellungen emporzuarbeiten. Dem Schaffnerstande werden die besseren Stellen der Kontrolleure, Inspektoren und sonstigen Aufsichtsbeamten entnommen. Zu ihm herrscht ein besonders großer Andrang. Neue Anwärter müssen z. Zt. lange warten, ehe sie nach der Liste zur Einberufung gelangen. Nur wenigen Schaffnern kann bei der Fülle der Anwärter das Glück erblühen, in ein höheres Amt einzurücken. Dagegen findet sowohl bei ihnen wie bei fast allen übrigen Kategorien des Straßenbahnpersonals bei entsprechendem Dienstalter ein Steigen in höhere Gehälter statt; wir wollen auf die Gehaltskalen später zurückkommen. Es ist auch vorgekommen, daß ein älterer Bediensteter bei eingetretener Dienstunfähigkeit in einer niedrigeren Stellung unter Kürzung des Gehaltes Verwendung gefunden hat, um ihn nicht ganz brotlos zu machen. Noch heute giebt es verschiedene alte Kutscher, die als Bahnreiniger oder Weichensteller — natürlich unter Verlust ihrer Kilometergelder — beschäftigt werden. Diese Fälle sind indessen selten; meist wurden die Invaliden ohne jedes Ruhegehalt entlassen.

Vom Straßenbahnpersonal sind die Handwerker zu trennen. Soweit sie gelernte Handwerker sind, wie Tischler, Schlosser, Schmiede u. s. w., stehen sie sich besser als Schaffner und Führer. Nur die niederen Klassen

Digitized by Google

derselben und die gewöhnlichen Arbeiter haben überhaupt in vereinzelten Fällen ein Verlangen, ihre Stellung gegen diejenige eines Schaffners oder Führers zu vertauschen.

Bei Eingehung des Arbeitsverhältnisses wird zwischen dem Unternehmer und dem Bediensteten, also auch den Handwerkern, in der Regel ein schriftlicher Arbeitsvertrag abgeschlossen. Für die Auflösung des Dienstverhältnisses wird meist eine beiderseitige, 14tägige Kündigungsfrist festgesetzt. Als Ausnahmen hiervon wären folgende Fälle zu nennen:

1. Fast alle Straßenbahner haben eine Probezeit durchzumachen, welche gewöhnlich 4—6 Wochen, bei Schaffnern und Wagenführern sogar 6 Monate beträgt. Für diese Zeit haben sich die Unternehmer einseitig das Recht jederzeitiger, kündigungsloser Entlassung vorbehalten. Für Werkstättenarbeiter besteht nirgends eine Probezeit.

2. Handwerker, Wagenwäscher und Bahnreiniger sind auf gegenseitige, tägliche Kündigung angenommen.

3. Sofortige Dienstentlassung ohne vorherige Kündigung kann außerdem erfolgen:

a) wegen Trunkenheit im Dienste;

b) wegen derjenigen Vorfälle, welche nach den Bestimmungen des Polizeireglements zur Entziehung des früher obligatorischen Fahrscheins berechtigten oder nach der Gewerbeordnung (§ 123 und 124) eine kündigungslose Entlassung rechtfertigen;

c) bei mutwilliger Zerstörung von Betriebsmaterial, Uniform und Ausrüstungsstücken, und bei Mißhandlung der Pferde.

Die Bestimmungen zu c sind so dehnbar, daß sie allzu leicht zu Ungunsten der Angestellten ausgelegt werden können. Auf der anderen Seite betonten allerdings die Unternehmer, daß sie meist gezwungen wären, die Bediensteten, falls sie es wünschten, o h n e Kündigung zu entlassen. Denn auch sonst liefen sie Gefahr, daß ihnen ihr Betriebsmaterial leicht ruiniert würde, ohne daß sich immer eine Schuld des böswilligen Angestellten nachweisen ließe. Wir sind demselben Umstande schon beim Droschkenwesen begegnet, wo aus diesem Grund die gesetzliche Kündigungsfrist allgemein ausgeschlossen wird.

Dienstkautionen sind bloß vom Straßenbahnpersonal zu stellen, und zwar vom Kutscher und Schaffner aufwärts bis zum Hofverwalter u. s. w. Die Kaution beträgt bei Fahrern ungefähr 45, bei Schaffnern und Kontrolleuren 75—100 Mk. Bei der Großen Berliner Straßenbahn muß sie voll eingezahlt werden, während bei den übrigen Unternehmern ein Teil durch Lohnabzüge von monatlich 5 Mk. aufgebracht werden kann. Die

Digitized by Google

Kaution haftet „für alle Schäden und Kosten, welche durch das Verschulden oder die Dienstführung der Angestellten" verursacht werden. Sie wird deshalb erst 3 Monate nach dem Dienstaustritt an den Entlassenen zurückgezahlt, was sich vielfach als eine Härte für die Angestellten erweist.

Besondere Vorkenntnisse werden vom Straßenbahnpersonal im allgemeinen nicht gefordert; es erhält vielmehr im Betriebe selbst den nötigen Unterricht. Besondere Aufmerksamkeit widmet man der Ausbildung von elektrischen Wagenführern. Hierbei hat sich allerdings als zweckmäßig erwiesen, bei der Einberufung solche Leute zu bevorzugen, welche schon vorher ein Fuhrwerk geleitet haben.

Alle Neueintretenden, welche die Stellung eines Führers oder Schaffners erlangen wollen, haben 2—6 Wochen lang an einem theoretischen und praktischen Fahrunterricht teilzunehmen, der durch eine Prüfung abgeschlossen wird. Die Schaffner werden also alle auch als Fahrer ausgebildet.

Bis zu dem diesjährigen Strike wurde während der Lehrzeit — nur Siemens und Halske machte eine Ausnahme — nicht der geringste Lohn gezahlt, obgleich die Anwärter 8—10 Stunden täglich zur Verfügung des Unternehmers stehen mußten. Aber selbst nach Ablauf der Lehrzeit und sogar nach Hinterlegung der Kaution wurden die Betreffenden bei der Großen Berliner Straßenbahn gewöhnlich noch nicht fest angestellt, sondern vorläufig erst als „Ersatzfahrer" oder „Ersatzschaffner" gegen einen Tagelohn von 2,50 Mk. oder einen Stundenlohn von 25 Pf. bei jederzeitigem Kündigungsrecht beschäftigt. Sie hatten aber dann keineswegs alle Tage Arbeit, sondern wurden je nach Bedarf in der Woche nur an 2—3 Tagen zum Dienste herangezogen. Falls sie nun etwa die Kaution nicht gleich stellen konnten, wurden sie sogar bloß als Wagenschieber, Wagenreiniger oder zu sonstigen Handlangerdiensten verwendet. Es dauerte oft viele Monate, in verschiedenen Fällen sogar länger als ein Jahr, ehe die Anwärter ihre dauernde Einberufung erhielten. Aber auch dann erfolgte die Anstellung, wie wir gesehen haben, zunächst erst 6 Monate lang auf Probe bei jederzeitigem Entlassungsrecht; das Gehalt wurde allerdings auch schon monatlich gezahlt. Erst nach Ablauf der Probezeit war die Anstellung eine endgültige d. h. es galt ein beiderseitiges Kündigungsrecht von 14 Tagen.

Infolge der Lohnbewegung haben sich allerdings die Verhältnisse wesentlich günstiger gestaltet. Der sogenannte Reservedienst gegen Tagegelder fällt fortan überhaupt weg. Die Neueingestellten bekommen sofort ein Monatsgehalt von 85 Mk. und werden nach 6 monatlicher Probezeit mit 90 Mk. Gehalt fest angestellt. Es liegt hierin eine wesentliche Herab-

Digitized by Google

milderung der früheren Härten. Gerade diese hatten bereits damals viel Unzufriedenheit unter die jungen Beamten gesäet. Kam es doch nicht selten vor, daß ein Anwärter nach mehrmonatlicher Beschäftigung wegen geringer Versehen entlassen wurde.

Auch im verkehrspolizeilichen Interesse war die Beseitigung dieser Zustände wünschenswert. Denn die Anwärter verloren während der langen Beschäftigung als Wagenschieber u. s. w. wieder die vorher erlangte Praxis in der Führung des Wagens; Zusammenstöße und Unfälle waren dann nicht zu vermeiden. Ebenso ungünstig waren die bereits längere Zeit bei der Großen Berliner Straßenbahn beschäftigten Wagenreiniger, Stallleute, Bahnwärter u. s. w., welche sich um die Stellung als Führer oder Schaffner bewerben wollten, gestellt. Denn sie mußten sämtliche Instruktionsstunden in ihrer freien Zeit abmachen. Jetzt werden ihnen die Instruktionsstunden wenigstens als Überstunden bezahlt.

An verkehrsreichen Tagen, also fast an sämtlichen Sonntagen, sind alle Kategorien des Straßenbahnpersonals, auch Bahnreiniger, Stallleute, Nachtwächter, bisweilen sogar Handwerker, die ja sonst gerade an diesen Tagen frei hätten, verpflichtet, im Fahrdienste thätig zu sein, während für die Erfüllung *ihrer* Funktionen fremde Arbeiter angenommen werden.

Außer den erwähnten Instruktionsstunden für angehende Wagenführer in der sogenannten Fahrschule sind noch für das übrige Straßenbahnpersonal, namentlich für das Fahrpersonal, ständige theoretische Instruktionsstunden eingerichtet, in denen die neuesten Verfügungen der Direktoren sowie die sonstigen Obliegenheiten in Erinnerung gebracht werden. Auch diese Instruktionsstunden müssen die Angestellten in ihrer freien Zeit besuchen. Gewöhnlich sollen sie im Monat mindestens einmal daran teil genommen haben. Erst seit dem Streik erfolgt auch hier allgemein für die verwendete Zeit die für sonstige Überstunden übliche Vergütung.

Während das Stallpersonal und die Fahrer häufig bereits vor ihrem Eintritt in den Straßenbahndienst im Fuhrwesen thätig gewesen sind, findet man unter den Schaffnern fast alle Berufe, wie Handwerker, Bureaubeamte, Geistliche, Offiziere, Lehrer, Ärzte, Juristen vertreten. Viele Bedienstete sind vom Lande zugewandert; sie haben schließlich in ihrem Handwerke nicht mehr den nötigen Verdienst gehabt und lieber die scheinbar sichere Stellung bei der Straßenbahn vorgezogen. Die eintretenden Stallleute sind meist erst vom Militär freigekommen. Da der Pferdebetrieb bei der Großen Berliner Straßenbahn vom Beginn des Jahres 1903 ab vollständig durch den elektrischen ersetzt sein muß, so kommt von dieser Zeit ab das gesamte für denselben nötige Personal in Fortfall.

Digitized by Google

Das Dienstalter der Angestellten ist sehr verschieden. Am häufigsten wechseln die Vorleger, ihnen folgen die Wagenwäscher und Stallleute. Seßhafter sind Kutscher und Schaffner; seit Einführung des elektrischen Betriebes hatte sich allerdings bisher bei den Führern ein häufigerer Wechsel bemerkbar gemacht. Bei den älteren Gesellschaften sind jedenfalls verschiedene Angestellte schon seit mehr als 10 Jahren, manche sogar schon seit der Gründung des Unternehmens im Dienst. Nach den Ermittelungen des Statistischen Amtes der Stadt Berlin über die Lohnverhältnisse in der Straßenbahnberufsgenossenschaft[1] im Jahre 1895 waren von den Pferdebahnkutschern 83%, den Pferdebahnschaffnern 66,5%, den Kontrolleuren 79,3% länger als 300 Tage (also wohl ein Jahr, ausschließlich der freien Tage) beschäftigt. Der elektrische Betrieb kam damals noch nicht zur Geltung. Von den Stallarbeitern waren dagen 50,5% weniger als 101 Tag (rund 1/4 Jahr) in Arbeit.

Dem hohen Dienstalter entspricht das Lebensalter. Selbst 60—70 jährige Beamte findet man unter den Schaffnern und Kutschern, während die untere Grenze das 18. bezw. 21. Lebensjahr bildet. Vorleger sind erst 15—17 Jahre alt, weshalb sie „Vorlegejungen" genannt werden. Bei der Großen Berliner Straßenbahn werden Personen von mehr als 35, bei Siemens und Halske solche von mehr als 30 Lebensjahren nicht mehr eingestellt. Bei den Handwerkern spielt das Lebensalter weniger eine Rolle. Lehrlinge werden in keiner zu einer Straßenbahn gehörigen Werkstatt ausgebildet.

Beschreibung des Dienstes, Arbeitszeiten, Ruhepausen.

Die Diensteinteilung für das Straßenbahnpersonal geschieht nach den einzelnen über die ganze Stadt und die Vororte zerstreuten Depots auf Grund der von der Direktion erlassenen allgemeinen Vorschriften. Die Große Berliner Straßenbahn hat etwa 30, Siemens und Halske 2 Betriebsbahnhöfe, während die übrigen Unternehmer nur einen haben. Zu jedem Bahnhof gehören verschiedene Linien; das für diese nötige Fahr- und Streckenpersonal, also Bahnreiniger, Vorleger, Kutscher, Fahrer, Schaffner, Kontrolleure u. s. w. ist nicht nur auf einer bestimmten Linie thätig, sondern wechselt fast täglich auf den zum Bahnhof gehörigen Linien. Z. B.

[1] Dr. Hirschberg, Die sociale Lage der arbeitenden Klassen in Berlin, S. 238 und 239, woselbst ein ausführliches Tableau auch über die anderen Kategorien von Angestellten Auskunft erteilt.

Digitized by Google

fuhren im letzten Winter Führer des Bahnhofs Rixdorf vormittags auf der Linie Britz—Schönhauser Allee, nachmittags auf der Linie Fichtestraße—Schönhauser Allee; ein Teil von ihnen mußte aber außerdem noch 2—3 Touren auf der Strecke Verbindungsbahn—Spittelmarkt zurücklegen. Unter Umständen fuhr also ein Führer an demselben Tage auf 3 verschiedenen Linien. Eine Besserung soll jetzt insofern eingetreten sein, als jeder Wagenführer an einem Tage nur auf einer Linie zu fahren hat, und erst am darauf folgenden Morgen ein Wechsel der Linie eintritt.

Von den Handwerkern sind diejenigen, welche zur Unterhaltung der Betriebskraft und zur Vornahme kleinerer Reparaturen am Wagenmaterial dienen, über die einzelnen Bahnhöfe verteilt, während das für größere Reparaturen und für Neubauten erforderliche Werkstättenpersonal in einem einzigen Depot zusammen ist. Die Große Berliner Straßenbahn hat einen besonderen Werkstättenbahnhof. Die Kontinentale Gesellschaft, die Charlottenburger Straßenbahn und die Firma Siemens und Halske haben ein eigenes elektrisches Kraftwerk, während die übrigen Unternehmer ihren Strom von den Berliner Elektrizitätswerken entnehmen.

Je nach dem Wechsel der Fahrpläne und der Umwandlung des Pferdein den elektrischen Betrieb erfolgte bisher bei der Großen Berliner Straßenbahn regelmäßig im Frühjahr und Herbst ein mehr oder minder umfangreicher Austausch von Personal unter den einzelnen Depots. Eine solche Versetzung wird von den Verheirateten, namentlich wenn sie ihnen nur wenige Tage vorher mitgeteilt wird, recht unangenehm empfunden. Die Direktion hat deshalb bei Gelegenheit der Lohnbewegung angeordnet, daß die Versetzungen den Bediensteten rechtzeitig vorher angezeigt werden[1]. Umzugsgelder werden aber auch heute noch nicht gewährt, trotzdem eine solche Versetzung für einen verheirateten Mann recht kostspielig ist, zumal wenn die Frau dadurch ihre Kundschaft als Schneiderin, Putzmacherin, Waschfrau u. s. w. verliert.

Da die Schwierigkeit einer Dienststellung nicht nur von der Arbeitszeit, sondern zugleich von der Art der Arbeit abhängt, so wollen wir uns im folgenden über beide bei den Hauptklassen von Angestellten klar werden.

Das Straßenbahnpersonal.

1. Die Kontrolleure. Dieselben kontrollieren den äußeren Betrieb bezüglich der pünktlichen Innehaltung des Fahrplanes, der rechtmäßigen

[1] Die Angestellten hatten 3 Monate für Verheiratete, 4 Wochen für Unverheiratete gefordert.

Digitized by Google

Ausgabe von Fahrscheinen seitens der Schaffner, sowie der rechtmäßigen Erfüllung der Dienstpflichten seitens der Bahnreiniger, Vorleger und Weichensteller. Sie sind also Vorgesetzte des Fahr- und Streckenpersonals; nur intelligentere Leute können dazu genommen werden.

Ihre Dienstzeit ist, ebenso wie bei dem übrigen Betriebspersonal, nicht an jedem Tage dieselbe, sondern sie haben an jedem von drei aufeinanderfolgenden Tagen eine verschiedene Arbeitszeit. Erst am vierten Tag erhalten sie wieder den Dienst des ersten. Ihre reine Arbeitszeit beträgt gewöhnlich 11 Stunden. Unterwegs sind sie allerdings 12—13 Stunden; jedoch gehen hiervon regelmäßig 1—2 Stunden für Frühstücks- und Mittagspausen ab.

2. Das eigentliche Fahrpersonal, nämlich Kutscher resp. Wagenführer und Schaffner. Die Obliegenheiten derselben sind in einer gedruckten, jedem Angestellten behändigten Dienstordnung zusammengestellt. Das Rauchen im Dienst ist verboten. Beleidigungsklagen dürfen nur mit Genehmigung der Direktion gegen Fahrgäste anhängig gemacht werden. Das ganze Fahrpersonal muß mit einer richtig gehenden Uhr versehen sein. Bei dem einen Unternehmer ist der Besuch von Schankwirtschaften an den Endstationen untersagt. Überall ist es verboten, daß Führer und Schaffner zu gleicher Zeit austreten; wie wir sehen werden, ist auch oft weder zum Besuch von Schankwirtschaften, noch zum Austreten Zeit vorhanden. Bei dem Streik war von den Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn gefordert worden, daß an den Endhaltestellen möglichst Bedürfnisanstalten errichtet würden.

Als sehr drückend wird von dem Fahrpersonal die Vorschrift empfunden, daß der Aufenthalt und das Speisen in den Wagen an den Haltestellen verboten ist. Die Leute müßten also eigentlich ihre Mahlzeiten im Stehen, und noch dazu selbst beim größten Unwetter im Freien einnehmen.

Dem Schaffner ist das Sitzen während der Fahrt nicht gestattet. Es ließe sich wohl überlegen, ob man dieses Verbot nicht in den weniger verkehrsreichen Zeiten, namentlich auf den Vorortstrecken aufheben sollte. Das zum Verkauf von Fahrscheinen nötige Wechselgeld muß der Schaffner aus eigenen Mitteln morgens zum Dienst mitbringen. Etwaige Fehlbeträge muß er abends aus seiner Tasche ersetzen. Lebhafte Klage wurde bisher darüber geführt, daß die Schaffner Billets, die sie aus Versehen falsch durchlocht hatten, der Direktion in barem Gelde erstatten mußten. Durch den Streik wurde erwirkt, daß falsch durchlochte Fahrscheine von den Kontrolleuren oder Hofverwaltern kassiert werden sollen. Der Schaffner ist gewissermaßen der Vertreter des Unternehmers auf dem Wagen und als solcher auch

Digitized by Google

Vorgesetzter des Führers. Er sorgt für pünktliche Abfahrt, für die Innehaltung der Fahrzeiten und die richtige Besetzung der Wagen; auch hat er auf Ruhe und Ordnung zu sehen. Die Abfahrtzeiten trägt er nach der wirklichen Abfahrtzeit, also nicht nach dem Fahrplane, in einen Fahrzettel ein. Bei Unfällen, Zusammenstößen oder Verkehrsstörungen hat er sofort die Ursachen festzustellen und eine ungefähr 20 Positionen enthaltende Meldung unter gleichzeitiger Namhaftmachung von Regreßpflichtigen zu schreiben. Es würde uns zu weit führen, die vielen kleinen Funktionen des Schaffners, namentlich beim elektrischen Betriebe, sämtlich aufzuzählen. Wir wollen nur noch erwähnen, was derselbe vor der Abfahrt, und was er abends nach der Ankunft auf dem Hofe zu verrichten hat. Hierher gehört:

1. Morgens: das Holen der Fahrscheine aus dem Bureau, die Revision des Wagens bezüglich der Vollständigkeit seines Inventars, das Revidieren der Kontaktstange, das probeweise Ein- und Ausschalten der Glühlampen, das Prüfen der Bleisicherungen, der Thüren, der Signalvorrichtung, das Rangieren des Wagens, das Heizen desselben im Winter, das Abtrocknen der Handgriffe und Perronleisten sowie das Aufbinden von Trittdecken bei Regen und Schnee.

2. Abends: Das Abgeben der übrig gebliebenen Fahrscheine und der Kasse, das Eintragen von Meldungen in das auf dem Depot ausliegende Buch.

Zur Ausübung dieser Fülle von Berufspflichten ist doch eine gewisse Geweckheit notwendig, die nicht jedem innewohnt. Schon der Verkehr mit dem Publikum, das auch nicht gerade immer dem Schaffner mit Menschenfreundlichkeit gegenübertritt, bietet gewisse Schwierigkeiten.

Jedenfalls soll man sich den Beruf der Schaffner nicht so leicht vorstellen. Im Winter werden ihnen selbst bei der größten Kälte keine Pelze geliefert; sie kaufen sich daher vielfach auf eigene Kosten wenigstens einen Pelzkragen. Das ewige Stehen in Wind und Wetter, der fortwährende Verkehr mit dem Publikum, das Umgehen mit Geld, sowie die pünktliche Erfüllung aller jener Pflichten wirken auf die Dauer sehr ermüdend und Nerven anspannend.

Ebenso ergeht es dem Kutscher beim Pferdebetrieb. Wenn auch die ihm als Rosselenker obliegenden Funktionen ziemlich einfacher Natur sind, so wirken sie doch bei der Länge der Zeit ermüdend. Während die Kutscher anderer Gefährte sitzen können, müssen die Pferdebahnkutscher ihren ganzen Dienst im Stehen verrichten.

Einen ganz besonders anstrengenden, sowohl Körper wie Geist ruinierenden Dienst haben aber die Wagenführer im elektrischen Betriebe. Sie

Digitized by Google

arbeiten eigentlich mit ihrem ganzen Körper. Die Rechte ruht auf der Handbremse, deren Hebel bedeutend länger ist als bei Pferdebahnwagen, während die Linke durch die Kontrollkurbel die Stromzuführung und die Strombremse reguliert. Beide Hände sind dabei in fortwährender angestrengter Thätigkeit. Außer der Hand- und Strombremse existiert noch der Umschalter, welcher nur bei langsamer Fahrt zum plötzlichen Anhalten benutzt werden darf und auch eine Rückwärtsbewegung des Wagens ermöglicht. Ferner ist zu erwähnen: das Benachrichtigen des Schaffners von dem Aufsteigen eines Fahrgastes auf den Vorderperron durch Ziehen an einer Zugleine oder Drücken auf den Knopf einer elektrischen Klingel, das Bedienen des Sandstreuers, das Weichenstellen mittelst einer langen eisernen Stange, das Anschlagen der Signalglocke sowie das Einstoßen des am Boden des Perrons befindlichen Schneppers in das Zahnrad der Handbremse mittelst des rechten Fußes. Das Anziehen der Handbremse erfordert namentlich bei abschüssigem Terrain oder beim plötzlich notwenig werdenden Anhalten wegen vorliegender Hindernisse eine große Kraftanstrengung. Sehnenzerreißungen und Muskelverzerrungen sind daher bei den Führern keine Seltenheit.

Zu bedauern sind diejenigen, welche noch einen Wagen ohne pneumatische Strombremse fahren, so daß sie ihn mit der Handbremse halten müssen. Solche alte Wagen sind noch jetzt mehrfach im Gebrauch; die Große Berliner Straßenbahn hat bei Gelegenheit des Strikes versprochen, an allen Wagen helltönende Glocken und pneumatische Bremsen anzubringen. Der schlechte Zustand der Glocken war nämlich auch eine ewige Kalamität.

Oft genug trägt die Sparsamkeit der Unternehmer dazu bei, den Führern das Leben schwer zu machen. Es sollen nämlich vielfach zu wenig Schlosser vorhanden sein, welche die Motorwagen, speciell die Bremsen, einer regelmäßigen Prüfung unterziehen und etwa auftretende Mängel rechtzeitig beseitigen können. Da wird dann leicht ein Wagen ohne Vornahme der notwendigen Reparatur aus der Hand gelassen. Der Führer muß dann vom Hofe fahren, trotzdem die Bremse nicht richtig funktioniert.

Aber selbst die tadellose Einrichtung der Strombremse kann als technisch vollendet noch nicht angesehen werden. Das bloße Stromausschalten nutzt dem Führer auf abschüssigem Terrain garnichts, weil der Wagen bergab auch ohne Strom läuft. Schaltet er nun aber die Strombremse auf Kontakt 1, so ist derselbe so gut wie wirkungslos; schaltet er aber sofort auf Kontakt 2 und 3, so brennt entweder die Bleisicherung durch oder der Motor springt aus. Dann aber ist der Wagen erst recht nicht zu beherrschen. Der arme Führer befindet sich in einem solchen Falle in

Digitized by Google

einer bedauernswerten Lage. Passiert irgend ein Unglück, so soll er erst mal nachweisen, daß er selbst seine Schuldigkeit gethan hat.

Man muß dabei in Betracht ziehen, daß ein elektrischer Wagen eine viel größere Geschwindigkeit hat als ein anderes Gefährt; die elektrischen Straßenbahnen fahren in den Außenbezirken mehr als 30 km in der Stunde. Bei dem regen Wagen- und Fußgängerverkehr in den Hauptstraßen Berlins, welcher zeit- resp. stellenweise eine solche Dichtigkeit erlangt, daß er überhaupt nicht mehr gesteigert werden kann, gehört eine nervöse Aufmerksamkeit und Anspannung dazu, auf alle Hindernisse zu achten, zumal der Wagen wegen seiner Gebundenheit an die Schiene nicht ausweichen kann. Der Führer schwebt in steter Gefahr, mit anderen Fuhrwerken zusammenzustoßen oder gar Menschen zu überfahren. Andererseits darf er auch nicht ängstlich sein, denn sonst würde er in dem Wagengedränge überhaupt nicht vom Fleck kommen. Daß ein so anstrengender Dienst die Nerven ruiniert, ist jedem verständlich. Auch der Wagenführer hat die bei Gelegenheit des Droschkenwesens erwähnten, in § 316 des Strafgesetzbuches resp. in dem Gesetz vom 27. Dezember 1899 bestimmten Strafen zu gewärtigen. Von den Angestellten wird gewünscht, daß an gefährlichen Punkten Signalwärter aufgestellt werden.

Dem Wind und Wetter ist der Führer vollkommen preisgegeben. Selbst bei strömendem Gewitterregen darf er seinen Posten nicht verlassen. Trotzdem er oft bis auf die Haut durchnäßt ist, muß er, zitternd vor Kälte, bis in die tiefe Nacht hinein seinen Dienst versehen. Die Kontinentale Gesellschaft liefert wenigstens Ärmel aus Wachsleinwand zum Überziehen über die Unterarme, ebenso auch Gummi-Pelerinen; es wäre zu wünschen, daß auch die anderen Unternehmer sich hierzu entschlössen. Bisher haben sich jedoch die Führer dieselben event. selbst kaufen müssen. Am schlimmsten ist der Dienst im Winter bei der strengen Kälte. Die gelieferten Pelze werden nicht gern benutzt, weil sie bei längerem Tragen durch ihr schweres Gewicht unerträglich werden. Die Kontinentale Gesellschaft hat deshalb die leichteren Kalmückmäntel eingeführt. Viele Führer halten sich auf eigne Kosten sogenannte Düffelunterjacken. Einiger Schutz würde ihnen dadurch gewährt werden, daß der Perron nach vorn durch eine Glaswand abgeschlossen wird, wie es in einigen Wagen der Großen Berliner und der Charlottenburger Straßenbahn — allerdings wohl weniger im Interesse der Führer als in demjenigen einer besseren Ausnutzung des Vorderperrons durch das Publikum — geschehen ist. Leider hat sich dabei wiederum der Mißstand ergeben, daß die Glastrümmer bei etwaigen Unfällen dem Führer und den Fahrgästen leicht Verletzungen zufügen. Die

Digitized by Google

Große Berliner Straßenbahn hat deshalb die Glasschutzvorrichtungen nicht allgemein zur Einführung gebracht. Die Charlottenburger Gesellschaft hält sie an den großen Wagen für ganz praktisch; letztere sind höher und im Vorderbau kompakter, so daß kleinere Zusammenstöße die oben befindlichen Glasscheiben nicht treffen. Der Einwand, daß die Scheiben im Winter vereisen, dürfte wohl weniger stichhaltig sein.

In dem letzten Winter, in dem wir mehrfach 14—16° Kälte hatten, bot der Anblick eines in Pelz, Handschuhe und Mütze eingehüllten Motorwagenführers, von dem äußerlich beinahe nur die blauen Schutzbrillen sichtbar waren, geradezu ein bemitleidenswertes Bild. Bei Schneetreiben müssen die Führer trotz ihrer entzündeten Augen die Brillen ablegen, weil dieselben undurchsichtig werden.

All diese Momente bringen uns zu der Überzeugung, daß der Dienst der Motorwagenführer in seelischer, geistiger und körperlicher Hinsicht eine der aufreibendsten Thätigkeiten ist. Sie arbeiten mit Augen, Ohren und beiden Händen. Mit dem einen Fuße stehen sie auf der Signalglocke und mit dem anderen im Gefängnis oder halb im Grabe. Wir möchten nochmals besonders betonen, daß gerade der ungeheuere Massenverkehr der Reichshauptstadt das Fahren viel schwieriger gestaltet als in jeder anderen Stadt. In den Tageszeitungen sind mit Recht lebhafte Klagen über die bedauernswürdige Thätigkeit der Führer laut geworden (vergl. Vossische Zeitung vom 10. September 1899).

Schon bevor der Führer vom Hofe herunterfährt, hat er eine Menge kleinerer Arbeiten zu verrichten. Es gehört zu diesem Vorbereitungsdienst:

1. das Abholen der Kontrollkurbel von dem Aufbewahrungsraum;
2. das Durchschalten beider Kontroller auf „Kraft“ und „Bremse“;
3. das Stellen des Umschalthebels nach vorn und rückwärts;
4. das Probieren des Handrades in allen Stellungen;
5. Das Anziehen beider Bremsen; die Prüfung der Bremsschuhe und der Bremskuppelung im Anhängerbetrieb;
6. das Prüfen und Füllen der Sandstreuer;
7. das Nachsehen, ob der Weichensteller vorhanden ist;
8. die Untersuchung der beiden Fußglocken.

Nach der Ankunft auf dem Hofe am Abend oder in der Nacht hat der Führer nur seine Kontrollkurbel nach dem Aufbewahrungsraum zu bringen.

Nunmehr wollen wir einen Blick auf die Arbeitszeiten des Fahrpersonals werfen.

Gewöhnlich brauchen die Angestellten keinen weiten Weg von ihrer

Digitized by Google

Behausung bis zum Depot zurückzulegen, da sie meist in der Nähe desselben wohnen. Wo dies aber nach den örtlichen Verhältnissen nicht möglich ist, müßte der Weg bei der Bemessung der Arbeitszeiten berücksichtigt werden. Es ist dies jedoch bisher nirgends geschehen. Wir wollen später darauf zurückkommen. Sehr gern lassen sich die Angestellten nach den in den Vororten belegenen Depots versetzen, da sie hier viel an der Miete ersparen.

Früher wurden die Dienstzeiten nach ganz anderen Principien festgesetzt als heute. Etwa bis zum Ende der achtziger Jahre war der Dienst alle Tage derselbe, so wie es noch heute bei der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft der Fall ist. Er begann morgens um 6 oder 7 und hörte abends um 11, 11½ oder 12 Uhr auf, ohne durch eine Mittagspause unterbrochen zu werden. Durchschnittlich war das Fahrpersonal immer 17 Stunden in Thätigkeit. Damals gab es nur Pferdebahnkutscher und Schaffner. Beide hatten dieselbe Arbeitszeit.

Eigentümlich gestaltete sich dieselbe bei der Charlottenburger Pferdebahn. Hier hatte das Fahrpersonal denselben Dienst wie die Pferde, nämlich nach vierstündiger Thätigkeit 4 Stunden Ruhe. Mit den Pferden zugleich spannte der Kutscher aus, um während der vierstündigen Ruhepause seine Pferde im Stall zu reinigen, zu füttern und zu beaufsichtigen. Die Gesellschaft brauchte dadurch keine Stallleute. Der Dienst im Stall war zwar nicht anstrengend; immerhin aber waren die Leute oft 20 Stunden lang ihrer Häuslichkeit entzogen.

Je früher indessen der Betrieb morgens begann und je später er in der Nacht aufhörte, desto mehr stellte sich das Bedürfnis heraus, eine Teilung unter dem Personal eintreten zu lassen und diejenigen Leute, welche des Nachts mit den letzten Wagen heimkehrten, erst zu einer späteren Morgenstunde resp. erst mit dem Mittag des anderen Tages zur Arbeit heranzuziehen. Andererseits erforderte das stete Anwachsen des Verkehrs eine immer größere Aufmerksamkeit des Fahrpersonals, so daß eine ununterbrochene tägliche Dienstzeit von 15—20 Stunden unhaltbar wurde.

Seit dem Jahre 1889 widmete daher das Kommissariat für öffentliches Fuhrwesen in Berlin den Dienstzeiten des Fahrpersonals seine Aufmerksamkeit. Den Einwirkungen desselben ist es zu verdanken, daß einige den geschilderten Bedürfnissen entsprechende Erleichterungen eintraten. Die Unternehmer fertigten fortan für Kutscher und Schaffner getrennte Dienstpläne an, nach welchen die Arbeitszeit obigen Bedürfnissen entsprechend geregelt wurde. Es wurden so viele Dienste hintereinander angesetzt, wie Kutscher oder Schaffner auf dem betreffenden Bahnhofe vorhanden waren. Jeder einzelne durchlief hiernach die Reihe der Dienste, so daß er häufig erst

Digitized by Google

nach 1—2 Monaten wieder denselben Dienst bekam wie am ersten Tage. Auch waren in den Plänen Mittags- und Nachtpausen vorgesehen. Bei der Großen und Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft wurde die Arbeitszeit durchschnittlich auf 14 Stunden herabgesetzt. Nur die Charlottenburger Pferdebahn verhielt sich in den Verhandlungen mit dem Polizeikommissar ablehnend, indem sie vorschützte, daß sie wegen ihrer finanziellen Lage (1890 = 1% Dividende), jede Vermehrung des Personals mit einer Herabsetzung der Löhne verbinden müßte.

Die Bemühungen des Kommissars für öffentliches Fuhrwesen erhielten einen neuen Impuls durch den Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe vom 6. März 1891 an sämtliche Regierungspräsidenten und an den Polizeipräsidenten von Berlin. Derselbe war veranlaßt durch das Vorgehen des Regierungspräsidenten zu Düsseldorf, dem es durch längere, gütliche Verhandlungen gelungen war, das Einverständnis der Straßenbahnverwaltungen zur Gewährung gewisser Erleichterungen für die dienstliche Inanspruchnahme der Kutscher und Motorwagenführer zu erlangen. Der Minister forderte die genannten Aufsichtsbehörden auf, sich von den Straßenbahnen, Omnibussen und Paketfahrten Dienstpläne einreichen zu lassen und Verhandlungen wegen Annahme der „Düsseldorfer Grundsätze" einzuleiten. In diesen Grundsätzen sind nun folgende Normen aufgestellt:

1. Die Zahl der Dienststunden des Fahrpersonals darf im Monat, zu 30 Tagen gerechnet, während des Winterhalbjahres (d. h. vom 16. Oktober bis zum 15. April) die Zahl von 312, und während des Sommerhalbjahres (d. h. vom 16. April bis zum 15. Oktober) die Zahl von 324 nicht überschreiten. Es ergiebt das bei 4 freien und 26 Arbeitstagen eine durchschnittliche tägliche Arbeitszeit von 12 Stunden im Winter und 12½ Stunden im Sommer.

2. Die Dienstzeit eines einzelnen Tages soll die Dauer von 14 Stunden nicht überschreiten.

3. Bei Berechnung der Dienstzeit sind Pausen, welche 8 Min. und länger dauern, als dienstfreie Zeit in Abzug zu bringen.

4. In der Regel soll alle 8 Tage ein dienstfreier Tag eintreten. Wenn jedoch durch andere Einrichtungen, insbesondere durch Anordnung sogenannter Reservediensttage d. h. von Tagen, an denen nur während einer beschränkten Zahl von Stunden zu arbeiten ist, eine weitere Erleichterung der Beamten eintritt, so soll es genügen, wenn alle 10 Tage ein dienstfreier Tag gewährt wird.

5. Der tägliche Dienst ist so einzurichten, daß dem Fahrpersonal eine halbe Stunde als Mittagspause freigegeben wird.

Digitized by Google

6. Dem Fahrpersonal ist an jedem 3. Sonntage Gelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes seiner Konfession zu geben, und zwar, wenn irgendwie möglich, zum Besuche des Hauptgottesdienstes; wenn dies die Betriebseinrichtungen jedoch nicht gestatten, soll wenigstens Gelegenheit zum Besuche eines Nebengottesdienstes gegeben werden.

Die Punkte zu 4 und 6, welche sich auf die Sonntagsruhe beziehen, wollen wir zunächst außer acht lassen. Die übrigen Vorschriften treffen nur Kutscher, Lokomotivführer und Heizer bei Kleinbahnen; sie scheinen daher in der Hauptsache verkehrspolizeilichen Rücksichten, weniger socialpolitischen Gedanken entsprungen zu sein. Die Regelung des Dienstes der Schaffner ist ausschließlich dem Ermessen der einzelnen Verwaltungen anheimgestellt. Außerdem sind den Aufsichtsbehörden irgend welche Zwangsmittel zur Durchführung dieser Grundsätze nicht in die Hand gegeben; diese sind vielmehr nur auf gütliche Verhandlungen angewiesen. Im übrigen betonte der Ministerialerlaß besonders, daß die Düsseldorfer Grundsätze als eine für die Dauer befriedigende Regelung der Beschäftigung nicht angesehen werden sollten. Besonders sei der Besuch des Gottesdienstes für jeden Sonntag zu wünschen. Die endgültige Regelung der täglichen Maximalarbeitszeit und der Sonntagsbeschäftigung bleibe der reichsgesetzlichen Regelung oder der kaiserlichen Verordnung vorbehalten.

Wenn es auch den Bemühungen des Kommissars für öffentliches Fuhrwesen gelang, hier und da Erleichterungen für das Fahrpersonal zu erwirken, so kamen die Düsseldorfer Grundsätze in Berlin doch niemals zur vollkommenen Geltung. Namentlich wurde die Maximalarbeitszeit von 14 Stunden vielfach um mehrere Stunden überschritten. Es scheint dabei immer mehr auf die monatliche Gesamtarbeitszeit oder, was dasselbe ist, auf die Durchschnittsarbeitszeit als auf die Minimalarbeitszeit eines Tages überhaupt gesehen worden zu sein. Das Fahrpersonal des Dampfstraßenbahnkonsortiums z. B. hatte nach wie vor bis zur Umwandlung des Unternehmens in die Westliche Berliner Vorortbahn häufig 18—19 Stunden Dienst, ebenso wie die Angestellten der Charlottenburger Pferdebahn. Bei letzterer traten wesentliche Verbesserungen, speciell die Einteilung des Fahrpersonals in Gruppen, erst im Frühjahr 1899 ein, nachdem sich infolge von Agitationen entlassener Angestellter Kundgebungen der Unzufriedenheit seitens des Personals geltend gemacht hatten.

Unter Berliner Verkehrsverhältnissen scheinen die Düsseldorfer Grundsätze einen genügenden Schutz für das Fahrpersonal in der That nicht zu gewähren.

Nach ihnen dürfen z. B. bei Berechnung der monatlichen Gesamtdienstzeit Pausen von 8 Min. und längerer Dauer in Abzug gebracht werden. Solange die Pausen an den Endstationen in Berlin 16—20

Digitized by Google

Minuten dauerten, betrug zwar die nach den Düsseldorfer Grundsätzen berechnete Arbeitszeit (Fahrdienst zuzüglich der Pausen bis zu einer Dauer von 7 Min.) häufig nicht mehr 12 bezw. 12½ Stunde; dagegen war die Gesamtdienstzeit eine bedeutend höhere. Nehmen wir z. B. eine Fahrzeit von 53 Min. und eine Haltezeit von 20 Min. an, so würde jede Fahrt mit einer Arbeitszeit von 1 Stunde in Rechnung zu stellen sein. Es könnten also im Sommer in 12 Stunden 12 Fahrten geleistet werden. In Wirklichkeit dauert aber der reine Dienst auf dieser Strecke 12 × 13 d. h. 156 Min. länger, also rund 14½ Stunden. Je länger die Haltepausen waren, desto länger dauerte der Dienst, während die berechnete Arbeitszeit stets dieselbe blieb. Man muß unseres Erachtens unter allen Umständen berücksichtigen, daß dies lange Verweilen an den Endpunkten doch keine vollkommene Ruhe ist, wie sie das Personal in seiner Häuslichkeit hat. Namentlich im Winter ist das längere Warten im Freien bei strenger Kälte geradezu eine Strapaze.

Nachdem infolge der Einführung des elektrischen Betriebes die Aufeinanderfolge der Wagen fast auf allen Linien bedeutend verkürzt worden ist, gehören allerdings Haltezeiten von über 7 Minuten zu den Seltenheiten. Die Gefahr eines Mißverhältnisses zwischen der nach den Düsseldorfer Grundsätzen berechneten Arbeitszeit und der eigentlichen Dienstzeit ist also heute in Berlin nicht mehr in so hohem Maße zu befürchten.

Die Pausen sind jetzt im Gegenteil viel zu gering; sie betragen fast allgemein nur 4 Minuten, und selbst diese kommen häufig genug in Fortfall. Denn die Wagen treffen heute allzu häufig infolge von Verkehrsstockungen und sonstigen Betriebsstörungen schon mit Verspätung an den Endstationen ein. Im Winter gehören solche Verzögerungen geradezu zu den Regelmäßigkeiten — und zwar fast immer ohne Verschulden des Personals, infolge von Unfällen, Schneefall, Stauung des Wagenverkehrs u. s. w. Da aber die Abfahrtzeiten innegehalten werden müssen, so ist kaum Zeit übrig, um die für das Umkehren der Fahrtrichtung nötigen Manipulationen vorzunehmen. Nicht selten treffen die Wagen sogar später auf der Endstation ein, als sie abfahren sollen. Z. B. traf ein Wagen mit 6 Min. Verspätung auf der Endhaltestelle in der Kreuzbergstraße ein; er mußte also unter Verzicht auf die 4 Minuten Pause schon mit mehreren Minuten Verspätung abfahren. Die Leute haben dann aber keine Zeit mehr für die Befriedigung ihrer persönlichen Bedürfnisse; das Austreten müssen sie in aller Eile hinter dem Wagen besorgen. Die Einrichtung von Bedürfnisanstalten in unmittelbarer Nähe der Haltestellen würde sich daher als ein Segen erweisen. Nicht selten kommt es vor, daß die Leute ihr

Digitized by Google

Frühstück oder Abendbrot wieder nach Hause mitbringen, da sie unterwegs keine Zeit hatten. Durch das Ausfallen der Pausen wird gewöhnlich allmählich wieder eine Regelmäßigkeit im Betriebe erzielt.

Selbst bei pünktlichstem Eintreffen auf den Endstationen können die jetzigen Pausen von durchschnittlich 4 Minuten dem Fahrpersonal eine Ruhe nicht gewähren. Meist wird sie noch von den zum Umkehren der Fahrtrichtung nötigen Verrichtungen in Anspruch genommen. Beim Aufstellen der Fahrpläne ist zwar bereits auf das „Umlegen" eine Zeit von 2 Minuten bei einfachen und eine solche von 4 Min. bei Anhängewagen gerechnet, so daß eigentlich 4 Minuten vollkommene Pause zur Verfügung stehen. Indessen dauert das Umlegen meist länger als 2 bezw. 4 Minuten. Besonders das Rangieren mit Anhängewagen erfordert Zeit und Kraftanstrengung. Wir können es nur für allzu berechtigt halten, daß die Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn bei Gelegenheit des Streiks danach gestrebt haben, daß die Haltezeit an den Endstationen nach Möglichkeit 12 Minuten betragen und als Dienst berechnet werden soll.

Unseres Erachtens sollte man sowohl in Berlin wie in anderen verkehrsreichen Städten die ganze Zeit, welche zwischen der Abfahrt vom Bahnhofe und der Wiederankunft auf demselben (also auch unter Berücksichtigung der Wegestrecken zwischen Bahnhof und Abfahrtstelle) liegt, als Fahrzeit betrachten. Zu dieser würde sich dann noch die Zeit, welche zum Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst gebraucht wird, gesellen. In denjenigen Fällen, in denen die Angestellten ohne ihr Verschulden oder gegen ihren Willen gezwungen sind, einen weiten Weg — vielleicht mehr als eine Viertelstunde — von ihrer Behausung bis zum Bahnhofe zurückzulegen, sollte billigerweise wenigstens die jene Viertelstunde überschreitende, zur Zurücklegung des Weges nötige Zeit als Arbeitszeit in Ansatz kommen.

Unter Beobachtung dieser Grundsätze wollen wir nunmehr untersuchen, wie sich heute die Arbeitszeit des Fahrpersonals in Berlin wirklich gestaltet.

Der Vorbereitungsdienst dauert durchschnittlich bei den Schaffnern 15, bei den Führern und Kutschern mindestens 25 Minuten. Wo das Fahrpersonal noch zu umfangreicheren Reinigungs- und Putzarbeiten herangezogen wird, wie bei Siemens und Halske und bei der Kontinentalen Gesellschaft, kommt es mit obigen Zeiträumen nicht einmal aus. Als Abfertigungsdienst sollten für Kutscher und Führer durchschnittlich 5, für den Schaffner 15 Minuten gerechnet werden. Die eigentliche Fahrzeit würde sich also bei beiden Kategorien um 30 Minuten verlängern.

Wir heben dabei ganz besonders hervor, daß man sich bei Beurteilung

Digitized by Google

der Arbeitszeiten nach den von den Unternehmern aufgestellten Dienstverteilungsplänen allein nicht immer richten kann. Denn in der Praxis treten häufig so große Verschiebungen bezw. Veränderungen in der Dienstverteilung ein, daß die thatsächlichen Verhältnisse wesentlich anders liegen. Vor allen Dingen enthalten die Pläne keine Angaben über Überstunden. Diese kommen aber beim Fahrpersonal ziemlich oft vor. Z. B. haben diejenigen, welche die Früh- oder Nachtwagen für das in Berlin wohnende Personal, sowie abends die Kassenwagen zum Transport der Kassen nach der Direktion zu besorgen haben, einen 2—3 Stunden längeren Dienst als sonst. Außerdem werden in den Plänen die Zeiten für den Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst gewöhnlich viel zu gering angesetzt. Z. B. werden gewöhnlich für erstere bei den Führern nur 10 Minuten gerechnet. Wenn man ein richtiges Bild über die Fahrzeiten erlangen will, ist es durchaus notwendig, auch bei den Angestellten selbst Erhebungen anzustellen. Hierbei aber stößt man gewöhnlich auf Schwierigkeiten, weil den Leuten die „Wahrung des Dienstgeheimnisses" streng anbefohlen wird. Bei Strafe sofortiger Entlassung ist es ihnen vielfach verboten, irgend welche Auskunft bezüglich des Gehaltes, der Dienstzeit u. s. w. an Civilpersonen zu geben.

Man muß jetzt beim Personal hinsichtlich der Fahrzeiten 2 Gruppen unterscheiden, nämlich

1. Motorwagenführer und
2. Pferdebahnkutscher und Schaffner.

Die ersteren erfreuen sich einer besonderen Fürsorge der Berliner Stadtverwaltung. Dieser gebührt das Verdienst, in allen mit Straßen-, Untergrund- und Hochbahnunternehmern abgeschlossenen Verträgen die Bedingung gestellt zu haben, daß die Führer nur ausnahmsweise länger als 10 Stunden täglich beschäftigt werden dürfen. Es kommt also bei Berechnung dieser 10 Stunden nicht auf den Monatsdurchschnitt, sondern auf die Maximalarbeitszeit eines einzelnen Tages an. Infolge dieser vertraglichen Abmachungen ist zwar die Dienstzeit der Motorwagenführer kürzer als diejenige der Kutscher und Schaffner geworden, indessen haben wir zu der Überzeugung gelangen müssen, daß die 10 Stunden bis zu dem Ausbruch des Strikes bei weitem überschritten worden sind. Tage mit 11 und 12 Stunden fanden bei fast allen Unternehmern verschiedene Male im Monat statt.

Am schlimmsten war die Überschreitung bei der Großen Berliner Straßenbahn. Bei den übrigen Gesellschaften betrug wenigstens der Monatsdurchschnitt ungefähr 10 Stunden. Bei der Großen Berliner Straßenbahn aber wurde auch dieser nicht innegehalten. Hier lag der Durchschnitt auf einzelnen Bahnhöfen zwischen $10^1/_2$ und 11 Stunden. Im letzten Winter

Digitized by Google

Dienstverteilungsplan
für Motorwagenführer auf dem Depot „Rixdorf" an 36 aufeinanderfolgenden Tagen.

Tour 1: Linie Britz—Schönhauser Allee.
Tour 2: Linie Fichtestraße—Schönhauser Allee
Tour 3: Linie Britz(Verbindungsbahn)—Spittelmarkt.

Nr. des Tages.	Wie oft waren die einzelnen Touren zurückzulegen?	Der Dienst dauerte von	bis	Gesamtdienstzeit einschl. Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst. St.	Min.	Zwischenpause St.	Min.	Nachtpause weniger als 8 Stunden St.	Min.	Bemerkungen.
1	3mal Tour 1	4 40	12 14	12	34	1	46			
	Reservedienst	2 00	7 00							
2	3mal Tour 1	5 40	1 14	11	40	2	05			
	1 „ „ 2	3 19	4 55			—	37			
	2 „ „ 3	5 32	8 02					7	12	
3	3 „ „ 1	5 14	12 50	11	42	1	57			
	1 „ „ 2	2 47	4 23			—	57			
	2 „ „ 3	5 20	7 50							
4	2 „ „ 2	5 18	9 11	11	23	8	07			
	3 „ „ 1	5 18	12 46					5	28	
5	3 „ „ 1	6 14	1 50	10	50	2	33			
	2 „ „ 2	4 23	7 37							
6	2 „ „ 2	6 13	9 59	10	58	2	51			
	3 „ „ 1	12 50	8 02							
7	2 „ „ 2	5 46	9 43	11	47	7	43			
	3 „ „ 1	5 26	1 16			4	57	5	58	
8	1 „ „ 3	7 14	8 32	11	42	—	55			
	2 „ „ 2	9 27	12 39			—	59			
	3 „ „ 1	1 38	8 50							(8 St. 2 Min. Nachtpause)
9	3 „ „ 1	4 52	12 26	10	50	1	49			
	2 „ „ 2	2 15	5 31							
10	1 „ „ 2	5 56	8 21	10	53	4	02			
	1 „ „ 2	12 23	1 39			3	08			
	4 „ „ 2	5 07	11 30					6	26	
11	1 „ „ 2	6 25	8 45	10	44	3	54			
	1 „ „ 2	12 39	2 15			3	16			
	4 „ „ 2	5 31	12 19					6	05	
12	2 „ „ 1	6 26	11 38	10	06	2	24			
	1 „ „ 1	2 02	4 26			1	18			
	2 „ „ 3	5 44	8 14							
13	Reservedienst	6 06	2 00	11	56	2	39			
	1mal Tour 2	4 39	8 35					7	55	
14	Reservedienst	4 30	12 00	10	38	1	59			
	2mal Tour 2	1 59	5 07							
15	1 „ „ 3	7 02	8 22	11	34	4	16			
	2 „ „ 1	12 38	5 26			2	36			
	2 „ „ 1	8 02	1 28							
16	2 „ „ 2	9 43	12 35	10	58	5	43			
	3 „ „ 1	6 38	2 24					7	51	

Digitized by Google

Nr. des Tages.	Wie oft waren die einzelnen Touren zurückzulegen?	Der Dienst dauerte von	Der Dienst dauerte bis	Gesamtdienstzeit einschl. Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst. St.	Gesamtdienstzeit einschl. Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst. Min.	Zwischenpause St.	Zwischenpause Min.	Nachtpause weniger als 8 Stunden St.	Nachtpause weniger als 8 Stunden Min.	Bemerkungen.
17	1mal Tour 2	10^{15}	11^{51}	10	16	1	52			
	1 „ „ 2	143	319			1	26			
	4 „ „ 2	445	11^{40}					5	49	
18	1 „ „ 3	5^{08}	714	11	50	5	98			
	2 „ „ 1	10^{2}	5^{50}			2	36			
	2 „ „ 1	8^{26}	1^{52}					4	58	
19	3 „ „ 1	6^{50}	1^{26}	10	06	3	42			
	3 „ „ 3	5^{08}	8^{28}							
20	3 „ „ 1	6^{38}	2^{14}	10	06	3	42			
	2 „ „ 3	5^{56}	8^{26}							
21	2 „ „ 2	6^{33}	10^{15}	11	32	7	35			
	3 „ „ 1	5^{50}	1^{40}					5	52	
22	1 „ „ 3	7^{32}	8^{50}	12	14	2	45			
	2 „ „ 2	11^{35}	247			1	39			
	3 „ „ 1	4^{26}	12^{10}					5	40	
23	3 „ „ 1	5^{50}	1^{26}	11	—	4	54			
	2 „ „ 2	619	9^{43}							
24	3 „ „ 1	6^{02}	1^{38}	11	32	3	12			
	2 „ „ 2	4^{50}	8^{46}							
25	1 „ „ 3	5^{26}	7^{14}	11	44	5	02			
	2 „ „ 1	12^{14}	5^{02}			2	36			
	2 „ „ 1	7^{38}	12^{58}							
26	1 „ „ 2	9^{59}	11^{35}	11	18	1	20			
	1 „ „ 1	12^{55}	331			2	22			
	3 „ „ 1	5^{43}	12^{49}					6	06	
27	2 „ „ 2	6^{55}	10^{31}	11	48	1	43			
	3 „ „ 1	12^{14}	8^{26}							
28	3 „ „ 1	5^{04}	12^{38}	10	46	1	51			
	2 „ „ 2	2^{31}	5^{43}							
29	1 „ „ 3	6^{06}	7^{32}	11	40	5	54			
	2 „ „ 1	1^{26}	6^{14}			2	36			
	2 „ „ 1	8^{50}	2^{16}							
30	2 „ „ 2	11^{51}	3^{03}	10	56	1	35			
	3 „ „ 1	4^{38}	12^{22}					5	32	
31	2 „ „ 3	5^{54}	8^{48}	10	32	2	50			
	1 „ „ 1	11^{38}	2^{02}			1	12			
	1 „ „ 1	2^{14}	4^{38}			5	—			
	1 „ „ 1	9^{08}	12^{28}					4	02	
32	Reservedienst	4^{30}	6^{30}	10	44					
	2mal Tour 3	6^{30}	8^{44}			5	06			
	3 „ „ 2	1^{30}	6^{28}			—	59			
	1 „ „ 2	7^{27}	9^{59}							
33	2 „ „ 2	9^{11}	12^{21}	11	—	5	53			
	3 „ „ 1	6^{14}	2^{04}							
34	2 „ „ 2	10^{31}	1^{43}	10	24	—	43			
	3 „ „ 1	2^{26}	9^{08}					7	50	
35	3 „ „ 1	5^{28}	10^{2}	10	50	2	01			
	2 „ „ 2	3^{03}	6^{19}							
36	2 „ „ 2	5^{21}	9^{27}	11	08	2	59			
	3 „ „ 1	12^{20}	7^{28}							

Digitized by Google

Dienstverteilungsplan

für Motorwagenführer auf dem Bahnhof „Kreuzbergstraße" der Großen Berliner Straßenbahn an 70 aufeinanderfolgenden Tagen.

Nr. des Tages.	Ankunft auf dem Depot.	Reservedienst.	Fahrzeit von ... bis	Spitzenpause.		Fahrzeit von ... bis	Ablösungsdienst.	Gesamtdienstzeit.		Nachtpause weniger als 8 Stunden.		Bemerkungen.
		Min.		St.	Min.		Min.	St.	Min.	St.	Min.	
1	5⁰⁰	25	5²⁵—12¹⁷	—	56	1¹³— 4⁴¹	—	10	45			
2	5¹⁰	25	5³⁵—11⁴²	—	48	12³⁰— 4⁴²	—	10	44			
3	6⁴⁷	25	7⁰²— 1⁵³	6	40	8²³—12³⁵	5	10	54	5	43	
4	5⁵⁴	25	6¹⁹— 8¹⁶	8	44	5⁰⁰— 1²⁵	5	10	52			
5	12¹⁵	—	12¹⁵— 2⁰⁹	2	08	4¹⁷—12⁵²	5	10	34			
6	11⁴²	—	11⁴²—10²⁵				5	10	26	7	06	
7	5¹⁶	25	5⁴¹—11⁵⁴	—	42	12³⁶— 4⁴⁸	—	10	50			
8	12⁰⁸	—	12⁰⁸— 2²⁴	2	18	4⁴²— 1⁰³	5	10	40	4	44	
9	5⁵²	25	6¹⁷— 3⁰⁴					9	42			
10	6⁰⁰	25	6²⁵—12³⁵	8	02	8²⁸—12⁴⁷	5	10	50			
11	1²⁸	—	1²⁸—10⁵⁰				5	9	27	7	19	
12	6¹⁴	25	6³⁹— 1¹⁴	—	32	1⁴⁶— 5³⁰	—	10	44			
13	6¹⁰	25	6³⁵— 3⁵²					9	42			
14	5⁰⁹	25	5³⁴—12²⁵	—	56	1²¹— 4⁴⁹	—	10	44			
15	12⁰²	—	12⁰²— 2¹⁸	2	54	5¹²— 1⁴³	5	10	52			
16	12⁰⁰	—	12⁰⁰—10²⁸				5	10	33			
17	7⁰⁴	25	7²⁹— 9⁰⁰	4	14	1¹⁴— 9²³	5	10	20			
18	5²⁸	25	6³³— 3⁴⁰					9	42			
19	5⁰⁰	25	5²⁵— 1³⁹	5	40	7¹⁰— 9¹⁵	—	10	35			
20	1³⁰	—	1³⁰— 8⁰²	1	20	9²⁵— 1¹⁰	5	10	35			
21	12⁴⁷	—	12⁴⁷— 4²⁵	2	—	6²⁵— 1¹⁹	5	10	37			
22	10⁴⁶	—	10⁴⁶— 9²²					10	36			
23	12¹⁴	—	12¹⁴— 6²⁸	2	15	8³³— 1¹⁹	5	10	55			
24	12⁰⁷	—	12⁰⁷— 2⁰¹	1	59	4⁰⁰—12⁴⁴	5	10	43	5	23	
25	6¹²	25	6³⁷—12⁴⁸	7	47	8³⁵—12⁵⁵	5	11	01	4	17	
26	5¹⁷	25	5⁴²—12³³	—	47	1²⁰— 4⁵²	5	10	53			
27	5⁴²	25	6⁰⁷—12⁴⁴	1	51	12¹⁵— 4³⁰ 7⁰²— 9³⁰		11	24			
28	7⁰²	25	7²⁷—12¹⁰	7	34	7⁴⁴— 1⁰⁹	5	11	09			
29	1¹⁵	—	1¹⁵— 4⁵⁸	1	42	6³⁰—12³³	5	9	41			
30	3⁴⁵	—	3⁴⁵— 1¹³				5	9	43			
31	2⁰⁷	—	2⁰⁷—12²⁸				5	10	34	5	24	
32	6⁰⁴	25	6²⁹— 3⁴⁶					9	42			
33	5⁰⁰	25	5²⁵—12⁰⁰	5	—	5⁰⁰— 8⁰⁰	—	10	—			{ Reservedienst
34	5²⁵	25	5⁵⁰—12⁴¹	—	46	1²⁷— 5⁰⁰	5	10	54			{ von 5⁰⁰—8⁰⁰
35	5²⁸	25	5⁵³—12¹²	—	38	12⁵⁰— 5¹²	—	11	06			
36	5⁵⁷	25	6²³— 1¹³	7	27	8⁴⁰—12²²	5	11	03	5	55	
37	6²²	25	6⁴⁷— 1²²	4	14	5³⁶— 9²⁵	5	10	54	7	52	
38	5²²	25	5⁴⁷—12⁰⁸	—	34	12⁴⁰— 5⁰⁰	—	11	04			
39	6⁴⁰	25	7¹¹— 1⁴⁰	7	42	9²⁸— 1³⁰	5	11	07			
40	3²⁷	—	3²⁷— 1⁰⁵				5	9	43			
41	1³⁰	—	1³⁰— 5⁵⁰	1	10	6⁴⁰— 1¹⁰	5	10	35			
42	12⁰⁰	—	12⁰⁰— 5⁴⁶	2	04	7⁵⁰—12⁰⁰	5	10	51			
43	3¹⁰	—	3¹⁰—12⁴¹				5	9	36	5	52	

Digitized by Google

Nr. des Tages.	Ankunft auf dem Depot.	Vorbereitungsdienst.	Fahrzeit von ... bis	Zwischenpause.		Fahrzeit von ... bis	Fertigungsdienst.	Gesamtdienstzeit.		Nachtruhe weniger als 8 Stunden		Bemerkungen.
		Min.		St.	Min.		Min.	St.	Min.	St.	Min.	
44	6^{38}	25	7^{08}—1^{38}	3	42	5^{20}—9^{09}	5	10	54			
45	5^{33}	25	5^{58}—12^{49}	—	46	1^{35}—5^{18}	—	10	54			
46	6^{32}	25	6^{47}—10^{28}	1	42	12^{10}—2^{04} / 3^{40}—7^{22}	—	9	02			
47	5^{48}	25	6^{13}—12^{30}	4	10	4^{40}—9^{00}	—	11	05			
48	5^{48}	25	6^{11}—3^{28}					9	42			
49	6^{16}	25	6^{41}—12^{16}	4	34	4^{50}—9^{15}	—	10	25			
50	6^{30}	25	6^{55}—1^{45}	3	10	4^{55}—8^{33}	—	10	53			
51	6^{20}	25	6^{45}—8^{45}	8	35	5^{20}—1^{50}	5	11	—			
52	3^{15}	—	3^{15}—12^{50}				5	9	40			
53	1^{12}	25	1^{37}—7^{34}	1	11	9^{05}—1^{00}	5	10	42			
54	3^{20}	—	3^{20}—12^{57}				5	9	42			
55	9^{40}	25	10^{05}—3^{16}	—	29	3^{45}—7^{28}	—	9	19			
56	5^{40}	25	6^{05}—12^{57}	—	46	1^{43}—5^{21}	—	10	55			
57	5^{24}	25	5^{59}—12^{18}	—	47	1^{05}—5^{24}	—	11	03			
58	5^{20}	25	6^{15}—1^{05}	3	25	4^{30}—6^{25} / 6^{50}—8^{41}	—	11	01			
59	6^{30}	25	6^{55}—1^{30}	7	50	9^{20}—1^{20}	5	11	05			
60	12^{40}	—	12^{40}—4^{17}	—	28	4^{45}—11^{55}	5	10	52			
61	12^{55}	—	12^{55}—2^{49}	1	36	4^{25}—1^{10}	5	10	44			
62	1^{50}	—	1^{50}—12^{20}				5	10	35	6	11	
63	6^{36}	25	7^{01}—1^{12}	5	18	6^{30}—10^{45}	5	10	56	6	50	
64	5^{40}	25	6^{05}—3^{22}					9	42			
65	6^{05}	25	6^{30}—1^{21}	3	49	5^{10}—8^{49}	—	10	55			
66	11^{50}	—	11^{50}—10^{15}				5	10	30			
67	12^{25}	—	12^{25}—2^{17}	1	58	4^{15}—1^{00}	5	10	42			
68	2^{18}	—	2^{18}—8^{38}	—	37	9^{15}—1^{35}	5	10	45			
69	12^{30}	—	12^{30}—4^{09}	—	31	4^{40}—11^{50}	5	10	54	6	29	
70	6^{24}	25	6^{49}—1^{00}	3	25	4^{25}—8^{44}	—	10	54			

soll der Dienst besonders lange gewesen sein. Im vorstehenden geben wir die uns von Angestellten übergebenen Dienstpläne des Bahnhofs „Rixdorf" und „Kreuzbergstraße" wieder.

Auf dem Rixdorfer Depot betrug also das Minimum 10 Std. 6 Min., das Maximum 12 Std. 34 Min. und der Durchschnitt 10 Std. 56 Min.; auf dem Depot „Kreuzbergstraße" das Minimum 9 Std. 2 Min., das Maximum 11 Std. 24 Min. und der Durchschnitt 10 Std. 19 Min. Am einfachsten gewinnt man einen Überblick über die Arbeitszeit dadurch, daß man die Anzahl der zu leistenden Touren feststellt. Hierüber giebt die nachfolgende Tabelle einige Auskunft.

Die längste Dienstzeit finden wir auf denjenigen Bahnhöfen, bei denen das Fahrpersonal an demselben Tage die Linien wechselt, wie dies aus

Digitized by Google

Übersicht

über die von den Motorwagenführern auf den verschiedenen Strecken zurückzulegenden Doppeltouren.

Strecke	Fahrzeit für die einfache Tour. Min.	Fahrzeit für die doppelte Tour. Min.	Wartezeit auf dem einen Ende. Min.	Wartezeit auf dem anderen Ende. Min.	Gesamtdauer einer Doppeltour. Min.	Wieviel Doppeltouren sind zu leisten?	Also Gesamtdienstzeit einschl. Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst. St.	Min.
Kreuzberg—Brunnenstraße (Ecke Dimminerstraße)	44	88	6	10	104	6	10	54
Kreuzberg—Gesundbrunnen	54	108	6 bis	12	118	5	10	20
Marheinekeplatz—Gesundbrunnen	48	96	5	7	108	6	11	18
Bergmannstraße—Behrenstraße	19	38	6	10	54	12	11	18
Ringbahn, sowohl innerer wie äußerer Ring	80[1]	—	16	—	96	7	11	42
Alexanderplatz—Bahnhof Eberstr.	45	90	4	9	103	7	12	31
Alexanderplatz—Französischestr.—Rollendorfplatz	36	72	9	9	90	7	11	—
Dönhoffsplatz—Schlesische Brücke	23	46	6	8	60	10	10	30
Schlesische Brücke—Behrenstraße	30	60	10	4	74	8	10	22
Treptow—Behrenstraße	38	76	4	10	90	7	11	—
Schlesisches Thor—Schöneberg	48	96	6	6	108	5	9	30
Dönhoffsplatz—Rixdorf	39	78	2	10	90	7	11	—
Schlesisches Thor—Zool. Garten	42	84	4	8	96	6	10	6
Moritzplatz—Britz	36	72	2	10	84	7	10	18
Müllerstraße—Hasenhaide	54	108	6	6	120	5	10	10
Moritzplatz—Knesebeckstraße	24	48	2	10	60	10	10	30

[1] Es wird entweder der äußere oder der innere Ring gefahren; nach Zurücklegen des Ringes 16 Min. Pause.

obigem Plane des Rixdorfer Depots zu ersehen ist. Unter solchem Wechseln haben die Angestellten gerade in den letzten Jahren viel zu leiden gehabt; wir haben indessen bereits erwähnt, daß die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn diesem Übelstande jetzt Abhilfe geschaffen hat.

Der Dienst der Kutscher und Schaffner, gleichviel ob letztere im elektrischen oder im Pferdebetrieb thätig sind, dauert noch länger als derjenige der Führer. Im elektrischen Betriebe z. B. fährt der Schaffner gewöhnlich 1 Tour, d. h. rund $1^1/_2$ Stunde länger als der Führer. Bei der Charlottenburger Gesellschaft kamen im letzten Winter einmal 16 Std. 50 Min. nach dem Dienstverteilungsplane vor. Bei der Großen Berliner Straßenbahn schwankt der Dienst im allgemeinen zwischen 11 und 14 Stunden. Der allgemeine Durchschnitt dürfte ungefähr $12^1/_2$ Stunde betragen. Bei Siemens und Halske kommen im Durchschnitt nur 11, bei der Gesellschaft für Untergrundbahnen sogar nur 10 Stunden heraus.

Zu dem durch die Dienstverteilungspläne festgesetzten regelmäßigen Dienst von etwa $10^1/_2$ Stunden bei den Führern und $12^1/_2$ Stunden bei Kutschern und Schaffnern treten die erwähnten Überstunden, welche namentlich durch die Inbetriebsetzung von Einsatzwagen an Sonnabenden und Sonntagen nötig werden, hinzu. Durch sie wird die Zahl der Tage mit einem die durchschnittliche Arbeitszeit übersteigenden Dienste vermehrt. Man kann im allgemeinen in der Woche 4 Überstunden annehmen, sodaß sich die durchschnittliche Arbeitszeit bei den Führern auf rund 11, bei den Schaffnern auf rund 13 Stunden erhöht.

Auf denjenigen Depots, bei denen die Leute ohne ihr Verschulden gezwungen sind, einen weiten Weg von ihrer Behausung bis zum Bahnhof zurückzulegen, muß man billigerweise verhältnismäßig mehr rechnen. Dies ist z. B. der Fall auf verschiedenen in den Vororten liegenden Depots der Großen Berliner Straßenbahn, auf dem Bahnhof „Treptow" von Siemens und Halske, namentlich auch bei der Kontinentalen Gesellschaft. In Hohen-Schönhausen sind die Wohnungen so knapp, daß die Hälfte des Fahrpersonals in Berlin wohnen muß. Früh- und Nachtwagen werden für die Leute nicht eingestellt; infolgedessen müssen sie häufig den $^3/_4$ Stunden langen Weg morgens oder nachts zu Fuß zurücklegen, wenn sie es nicht vorziehen, gleich auf dem Depot in Hohen-Schönhausen zu übernachten. Mittags haben sie zwar Fahrgelegenheit, jedoch bleibt immer ein Zeitverlust. Besser wäre es in diesem Falle, wenn Einrichtungen getroffen würden, daß das Personal sich gleich in Berlin ablösen kann. Auf dem Bahnhof „Elsenstraße" der Großen Berliner Straßenbahn ging im letzten Winter zwar morgens ein Frühwagen, nachts aber nicht; alle die später als 12 Uhr

Digitized by Google

nachts auf dem Depot fertig waren, mußten nach Berlin laufen, was bei nasser Witterung oder strenger Kälte keine Annehmlichkeit war. Sehr übel daran sollen die zum Depot „Kl. Frankfurterstraße" gehörigen Angestellten während des Umbaues im Jahre 1898 gewesen sein. Sie wohnten alle in der Nähe des Depots. Während des Umbaues wurde der Betrieb nach dem Depot „Lichtenberg" verlegt. In der ganzen Zeit hatten die Leute 1½ Stunden länger Dienst. Denn sie mußten zunächst morgens zu Fuß den einstündigen Weg nach Lichtenberg zurücklegen und dann den Wagen wieder nach der Kl. Frankfurterstraße, wo der fahrplanmäßige Betrieb begann, zurückfahren; denselben Zeitverlust hatten sie event. nachts, von den Mittagspausen garnicht zu reden. Irgend welche Anrechnung für das Zurücklegen so weiter Wege auf die Dienstzeit finden wir aber nirgends. Eine umfangreichere Einstellung von Mannschaftswagen seitens der Vorortdepots morgens und in der Nacht wäre ebenfalls zu wünschen.

Infolge des Strikes sind nun bei der Großen Berliner Straßenbahn ganz bedeutende Herabsetzungen der Arbeitszeiten erfolgt, die auch zweifellos auf die anderen Unternehmungen günstige Wirkungen ausüben werden. Die Direktion hat die tägliche Dienstzeit der Führer und Kutscher auf durchschnittlich 9, diejenige der Schaffner auf durchschnittlich 11 Stunden herabgesetzt.

Nach den auf allen Depots jetzt neu eingeführten Plänen schwankt der Dienst daher ungefähr zwischen 8 und 10 Stunden bei den Führern und Kutschern, sowie zwischen 10 und 12 Stunden bei den Schaffnern. Überschreitungen dieser Grenzen sind bis jetzt — abgesehen von einzelnen Überstunden, die aber auch jetzt mit 50 Pf. anstatt der früheren 25 Pf. bezahlt werden — nicht vorgekommen. Wir sind der Überzeugung, daß das Fahrpersonal mit diesem Dienste vollauf zufrieden sein kann.

Außerdem sind infolge des Strikes zwei für die Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn sehr lästige Einrichtungen verbessert resp. beseitigt worden. Es ist nämlich erstens von der Direktion versprochen worden, daß das Verschicken der Beamten nach anderen Depots an den Sonntagen so viel als möglich vermieden und in unvermeidlichen Fällen der Weg als Überstunde bezahlt werden soll. Früher mußten nämlich viele Angestellten an verkehrsreichen Sonntagen auf den Linien eines anderen Depots fahren, weil dort mehr Personal gebraucht wurde als auf demjenigen Bahnhofe, dem es ständig zuerteilt war. Wenn die Angestellten auch freie Fahrt auf der Straßenbahn hatten oder bei größerer Anzahl event. in der Nacht durch einen besonderen Mannschaftswagen nach Hause gebracht wurden, so verlängerte sich doch ihr ohnehin schon langer Dienst infolge

Digitized by Google

des Weges häufig um mehr als 1 Stunde, ohne daß dafür eine Bezahlung erfolgte. Zweitens aber — und dies ist wohl das Wesentlichste — ist zu hoffen, daß infolge des Versprechens der Direktion das für die Angestellten sehr lästige Institut der „Springer" aufhören wird. Zu letzteren gehörten zunächst alle diejenigen Führer, Kutscher und Schaffner, welche sich noch in der sechsmonatlichen Probezeit oder sogar erst in einer Stellung als Ersatzführer resp. Schaffner befanden. Endlich wurden auch ältere Angestellte auf ungefähr 4 Wochen lang als „Springer" beschäftigt. Diese hatten nun die Aufgabe, den auf den verschiedenen Bahnhöfen infolge von Krankheiten, Beurlaubungen u. s. w. regelmäßig fast an jedem Tage entstehenden Bedarf an Personal zu decken. Sie blieben daher nicht auf einem bestimmten Bahnhofe, sondern wurden heute nach diesem, morgen nach jenem Depot je nach Bedarf verschickt. Waren sie dann nachts um 12 oder 1 Uhr auf dem fremden Bahnhofe mit dem Dienst fertig, so mußten sie häufig den weiten Weg nach Hause sogar zu Fuß zurücklegen, um dann event. am nächsten Morgen denselben Weg noch einmal zu machen. Auf diese Weise war der Dienst der Springer oft zwei Stunden länger als derjenige der anderen Bediensteten. Das Mittagbrot mußten sie natürlich gewöhnlich im Wirtshaus einnehmen, da sie in der kurzen Pause nicht erst nach Hause fahren konnten. Ihre Nachtruhe beschränkte sich auf wenige Stunden. Der Dienst der Springer wurde daher von allen davon Betroffenen als eine schwere Bedrückung empfunden. Da die Direktion jetzt versprochen hat, Verschickungen nach anderen Depots nach Möglichkeit zu vermeiden, so hoffen wir, daß nunmehr auch das Institut der Springer aufhören wird. Es wird sich dies leicht dadurch erreichen lassen, daß auf jedem Depot die erforderliche Anzahl von Reservemannschaften gehalten wird.

Die Mittagspausen lassen ebenso wie die Nachtpausen z. Zt. noch manches zu wünschen übrig.

Als Mittagspause fordern die Düsseldorfer Grundsätze nur eine halbe Stunde. Dies ist aber viel zu wenig. Die Große Berliner Straßenbahn gewährt durchgehend eine eigentliche Mittagspause von mindestens einer Stunde. Bei der Charlottenburger Straßenbahn dagegen kamen im letzten Winter für die Führer verschiedentlich nur Pausen von 15—20 Minuten bei 10—11 stündigem Dienst vor. Ebenso war der Dienst eines Kutschers, welcher von 6^{40} vorm. bis 12^{08} abends reichte, nur durch eine Mittagspause von 38 Minuten unterbrochen. Erfolgt eine mehrmalige Ablösung, wie bei der Charlottenburger und der Großen Berliner Straßenbahn, so giebt es zwei Zwischenpausen am Tage. Hiervon ist dann aber die eine

Digitized by Google

gewöhnlich nur von ganz kurzer Dauer. Z. B. wurde der $12^1/_4$ stündige Dienst eines Kutschers unterbrochen durch folgende Pausen:

12^{24} bis 12^{40} und 5^{04} bis 5^{20}.

Ebenso hatte ein Führer von 7^{05} vorm. bis 1^{07} nachts Dienst; dazwischen lagen Pausen von

1^{37} bis 6^{07} und von 8^{59} bis 9^{45}.

Die oben abgedruckten Dienstverteilungspläne geben sowohl über die Mittags- als auch über die Nachtpausen einigen Aufschluß. Über die letzteren wird noch mehr geklagt als über die ersteren. Die Düsseldorfer Grundsätze enthalten über die Nachtruhe gar keine Bestimmungen. Allzu oft beträgt die Nachtruhe nur 6—7 Stunden. An Sonnabenden und Sonntagen sollen häufig nicht mehr als 4 Stunden zum Schlafen übrig geblieben sein.

Unseres Erachtens muß sowohl bei der Mittags- als auch bei den Nachtpausen ebenfalls der Weg in Betracht gezogen werden, den der Angestellte zwischen seiner Wohnung und dem Depot zurücklegen muß. Nehmen wir an, daß derselbe durchschnittlich $^1/_4$ Stunde beträgt, so ist für Hin- und Rückweg auf den Mittag oder Abend schon $^1/_2$ Stunde erforderlich. Um diese Zeit wird also die Ruhe gekürzt. Folglich sind Pausen von 15—30 Minuten überhaupt nicht als solche zu betrachten. Selbst bei der Mittagspause von 1 Stunde verbleibt für das Einnehmen des Mittagbrotes nur $^1/_2$ Stunde, bei einer Nachtpause von 8 Stunden sind höchstens 7 Stunden für den Schlaf übrig; diese sind aber durchaus nötig. Wenn überhaupt eine Pause gewährt werden soll — mag sie nun auf den Mittag oder auf den Abend fallen — so scheint uns eine solche von einer Stunde das geringste Maß zu sein. Wo aber der Weg noch länger dauert als eine Viertelstunde, wie z. B. bei der Kontinentalen Gesellschaft, würde auch eine Stunde Pause zu wenig sein. Die Wünsche der Angestellten bezüglich der Ruhepausen würden sich etwa in folgende Sätze zusammenfassen lassen:

1. Die Arbeit darf nicht allzu lange Zeit ohne Unterbrechung sein. Ein ununterbrochener Dienst von 8—9 Stunden ist z. B. für Führer in Berlin zu viel. Das Höchste ungefähr sind 5—6 Stunden.
2. Der Dienst soll nicht in 3, sondern nur in 2 Teile zerlegt werden.
3. Die Mittagspause soll zwischen 1 und 3 Stunden schwanken.

Digitized by Google

4. Jeder Angestellte muß in der Lage sein, mindestens 7 Stunden lang in der Nacht zu schlafen, was einer Nachtpause von ungefähr 8 Stunden entspricht.

Über die Mittags- und Nachtruhe haben übrigens die Strikebewegungen keine neuen Bestimmungen gezeitigt.

3. Das Stallpersonal. Die Stallleute haben die mit der Reinigung des Stalles, der Pflege und Fütterung der Pferde zusammenhängenden Arbeiten zu verrichten. Eine Hauptfunktion ist das Zureiten der Pferde vom Depot nach den Umlegestellen auf der Strecke. Ihr Dienst dauert von 5 Uhr morgens bis 7 Uhr abends, wovon eine Stunde für das Mittagsbrot und je eine halbe Stunde für Frühstück und Vesper abgeht, so daß ein reiner Dienst von 12 Stunden verbleibt. Der von 7 bis 11 Uhr abends im Betriebe vorhandene Bedarf an Stallleuten wird durch Überstunden gedeckt. In der Regel wird ein Stallmann in der Woche einmal, außerdem aber an jedem Sonntage zu Überstunden herangezogen. An solchen Tagen hat er dann 15—16 Stunden Dienst.

Bei der Charlottenburger Straßenbahn ist der Dienst der Stallleute, ähnlich wie der des Fahrpersonals, in 3 verschiedene Klassen von je 12 Stunden eingeteilt; besondere Pausen werden dabei aber nicht gewährt.

Unter Berücksichtigung der Überstunden kann man die Arbeitszeit der Stallleute auf 13 Stunden annehmen. Daß ihr Los kein beneidenswertes ist, kann schon aus dem fortwährendem Wechsel unter denselben geschlossen werden. Da die Dienstpausen nur ganz geringe sind, so sind sie eigentlich von $^1/_2$5 Uhr morgens bis $^1/_2$ 8 Uhr, an Tagen mit Überstunden sogar bis $^1/_2$12 Uhr abends, also 15—19 Stunden auf den Beinen. Der Dienst der Fouragekutscher, Bodenarbeiter, Pferdekrankenwärter ist nach ähnlichen Grundsätzen wie derjenige der Stallleute geregelt. Auch die „Aufhalter", welche die Pferde im Stalle zum Beschlagen aufsuchen und die Füße derselben während des Beschlagens halten, haben ungefähr dieselbe Arbeitszeit.

4. Das übrige Straßenbahnpersonal. Weichensteller, Bahnreiniger (auch Streckenwärter genannt), Weichenreiniger und Vorleger haben meist einen dreiteiligen Dienst; außerhalb des regelrechten Dienstplanes werden auch sie noch zu Überstunden herangezogen.

Bei den Vorlegejungen der Neuen Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft war der Dienst bis zum Schlusse des Jahres 1899 folgendermaßen eingeteilt:

Digitized by Google

Erster Tag: Von 6^{00} Uhr vorm. bis 1 Uhr mittags und von 6^{00} Uhr abends bis 1 Uhr nachts (Sonntags bis $^1/_2$2), also 14 Stunden.

Zweiter Tag: Von 1^{00} Uhr mittags bis 1^{00} Uhr nachts, also 12 Stunden.

Dritter Tag: Von 6^{00} Uhr vorm. bis 6^{00} Uhr abends, also 12 Stunden.

Der Durchschnitt beträgt rund 13 Stunden, einschließlich der Überstunden. Die Vorleger der Großen Berliner Straßenbahn haben etwas weniger Dienst, aber auch weniger Lohn.

Die Streckenwärter arbeiten nach folgendem Plane:

Erste Woche: Von 5^{00} vorm. bis 1^{00} Uhr mittags und von 7^{00} bis 12^{00} Uhr abends, also 13 Stunden.

Zweite Woche: Von 12^{00} Uhr mittags bis 12^{00} Uhr nachts, also 12 Stunden.

Dritte Woche: Von 5^{00} vorm. bis 7^{00} Uhr abends, also 14 Stunden.

Dieser Dienst wird zwar außerdem durch Frühstücks-, Mittags- und Vesperpausen von einer halben bis zu einer Stunde unterbrochen; jedoch sollten diese Pausen als dienstfreie Zeit nicht angesehen werden. Denn diese Zeit genügt kaum, daß die Leute von dem entfernten Teile der Strecke nach ihrer Wohnung gelangen können. Jedenfalls beträgt die tägliche Durchschnittsarbeitszeit mit Einschluß der Überstunden und bei Berechnung von 4 freien Tagen im Monat mindestens 13 Stunden.

Am schlechtesten von allen Straßenbahnbediensteten sind entschieden die Wagenwäscher gestellt. Ihre Thätigkeit geht zum größten Teil in der Nacht vor sich, da die Wagen am Tage unterwegs sind. Die erste Reinigung erfolgt in der Hauptsache durch Übergießen der Wagen von außen mit kaltem Wasser, das dann wieder abgetrocknet wird. Dabei läßt sich natürlich nicht vermeiden, daß die Leute selbst naß und schmutzig werden. Namentlich im Winter ist diese Arbeit eine recht unangenehme. Es findet daher auch ein schneller Wechsel unter den Wagenwäschern statt.

Bei der Großen Berliner Straßenbahn arbeiten sie von 10 Uhr abends bis $^1/_2$10 Uhr morgens, bei Siemens und Halske von 7 Uhr abends bis 7 Uhr morgens. Kleine Pausen liegen zwar dazwischen, jedoch können dieselben als besondere Erholung nicht angesehen werden.

Die Handwerker.

Es handelt sich hier um das gesamte Werkstättenpersonal und um diejenigen Handwerker, welche zur Erhaltung und Erzeugung der Betriebs-

Digitized by Google

kraft notwendig sind. In allen Straßenbahnbetrieben herrscht ein Gesamtdienst von 12 Stunden, der von 7 Uhr vormittags bis 7 Uhr abends dauert; nur bei der Charlottenburger Straßenbahn wird im Winter von 6 bis 6 gearbeitet. Dazwischen liegen 2 Stunden Pause, nämlich 1 Stunde für Mittagbrot und je ½ Stunde für Frühstück und Vesper. Nachtarbeit findet nur für einige Schlosser auf den Depots wegen der notwendigsten Reparaturen an den Wagen sowie für das Maschinenpersonal statt. Dieselbe dauert gewöhnlich von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens, bei der Charlottenburger Straßenbahn von 8 Uhr abends bis 7 Uhr morgens. Der Dienst der Heizer und Maschinisten ist durch keine besondere Pause unterbrochen.

Sonntagsruhe.

Werfen wir nunmehr einen Blick auf die Sonntagsruhe im Straßenbahnwesen. Mit derselben ist es, soweit das Straßenbahnpersonal in Frage kommt, sehr schlecht bestellt. Da der Verkehr an den Sonntagnachmittagen regelmäßig ein sehr starker ist, so wird nicht nur das ganze ständige Straßenbahnpersonal zum Dienst herangezogen, sondern es werden auch Handwerker und fremde Arbeiter zur Aushilfe genommen. Bei der Großen Berliner Straßenbahn muß z. B. ein Teil der Stallleute als Kutscher, Führer oder Schaffner eintreten, während für das Zureiten der Pferde fremde Kräfte engagiert werden. Bei anderen Unternehmern helfen Handwerker, Nachtwächter, Wagenwäscher u. s. w. an Sonntagen — natürlich gegen besondere Bezahlung aus. Daß Wagenwäscher, welche doch außerdem in den Nächten ihre schwere Arbeit haben, zum Fahrdienst herangezogen werden, giebt zu Bedenken besonders Anlaß. Für diesen Aushilfedienst werden gewöhnlich 2,50 Mk. gezahlt; nur bei Siemens und Halske giebt es mehr als den gewöhnlichen Tagelohn, nämlich 4 Mk. Die Arbeitsleistung der Handwerker an den Sonntagen ist eine freiwillige; sonst haben dieselben mit geringen Ausnahmen an jedem Sonntage frei; nur einige Hufschmiede, Schlosser und Maschinisten müssen Dienst thun.

Das eigentliche, ständige Straßenbahnpersonal dagegen hatte bisher fast niemals einen ganz freien Sonntag, im allgemeinen höchstens einmal im Vierteljahr. Nur zu ganz besonders wichtigen Gelegenheiten, wie zu Taufen oder Hochzeiten, wurde auf besonderes Ansuchen ein Sonntag frei gegeben. Das Fahrpersonal hatte zwar öfter einmal Sonntags vormittags frei, da der Verkehr gewöhnlich erst auf dem Mittag anschwoll. Indessen wurde dann dieser Vormittag auch nicht zum Besuche des Hauptgottesdienstes verwendet, weil die Leute der Ruhe bedurften. Denn am Sonnabend vorher dauerte der Dienst meist bis in die späte Nacht hinein. Durch

Digitized by Google

den Strike sind die Verhältnisse insofern gebessert worden, als fortan jeder Angestellte wenigstens alle 7 Wochen einen freien Sonntag haben soll. Wir wollen nicht unerwähnt lassen, daß das Fahrpersonal an den nicht freien Sonntagen sogar noch 1 bis 2 Stunden länger arbeiten muß als an den Wochentagen; es muß nämlich fast allgemein eine Doppeltour mehr gefahren werden als an Wochentagen, was nach obiger Tabelle (S. 453) 1—2 Stunden ausmacht.

Als Ersatz für die Sonntage werden freie Wochentage gewährt, indessen auch nicht in dem Maße, wie es billig erscheint. Man sollte doch erwarten, daß mindestens in jeder Woche ein freier Tag gegeben wird, wie ihn jeder Fabrikarbeiter erhält. Bei Siemens und Halske und bei der Kontinentalen Gesellschaft werden immer nur 3, bei der Großen Berliner Straßenbahn für Stallleute auch nur 3, für das Streckenpersonal nur 2 freie Wochentage im Monat gewährt. Die noch in der Probezeit befindlichen, noch gegen Tagelohn beschäftigten Angestellten letztgenannter Gesellschaft, also fast die meisten Stallleute, Wagenwäscher und Bahnreiniger haben überhaupt keinen Anspruch auf freie Tage.

Das Fahrpersonal der Großen Berliner Straßenbahn soll zwar 4 freie Tage im Monat haben. Indessen wurden es in letzter Zeit nur 2—3. Allerdings wurde ein solcher Dienst an eigentlich freien Tagen mit 3 Mk. vergütet, also im Grunde genommen doppelt bezahlt. Außerdem wurde darüber geklagt, daß die Leute nie vorher wüßten, an welchem Tage sie frei hätten. Während nämlich bei den übrigen Gesellschaften bestimmungsgemäß jeder achte resp. jeder neunte oder zehnte Tag frei bleibt oder besonders vergütet wird, hieß es hier nur, daß vier freie Tage gewährt werden können. Die Hofverwalter konnten also die freien Tage, je nachdem ein Bedarf an Personal vorhanden war, über den Monat nach Belieben verteilen. Bald lagen dieselben am Anfang, bald am Ende des Monats, bald waren sie gleichmäßig über den ganzen Monat verteilt.

Auch hierin ist nun durch den Strike eine wichtige Neuerung eingetreten. Jedem Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn soll jetzt in jeder Woche ein freier Tag gewährt werden. Innerhalb sieben Wochen muß, wie bereits erwähnt, ein solcher freier Tag auf einen Sonntag fallen.

Wir sind der Überzeugung, daß ein freier Tag in jeder Woche dem vorhandenen Erholungsbedürfnis entspricht, und hoffen, daß die Leute denselben auf die Dauer auch wirklich erhalten. Ein Zwang, an freien Tagen zu arbeiten, hat auch bisher nicht bestanden. Trotzdem aber konnten sich die Leute als Untergebene nicht gut weigern, den Dienst zu leisten. Es spielt auch ein moralischer Druck eine gewisse Rolle. Wir wissen genau,

Digitized by Google

daß viele Straßenbahner gern auf die besondere Vergütung von 3 Mk. verzichtet hätten, wenn sie ihre 4 freien Tage im Monat gehabt hätten.

Daß nur jeder siebente freie Tag ein Sonntag sein soll, halten wir für etwas dürftig. Wenn wir auch zugeben, daß der bedeutende Sonntagsverkehr eine umfangreiche Beurlaubung von Leuten an Sonntagen nicht zuläßt, so glauben wir bestimmt, daß es die Finanzen der Unternehmer wohl ermöglichen würden, wenigstens jeden vierten Sonntag frei zu geben.

Von den Angestellten wurde bisher darüber geklagt, daß sie an den Abenden vor den freien Tagen zu lange beschäftigt würden. In der That kamen sie häufig erst in später Nacht nach Hause; natürlich verschliefen sie dann beinahe die Hälfte ihres freien Tages. Ferner war es vielfach Sitte, die Angestellten an den freien Tagen auf das Direktionsbureau kommen zu lassen, um sie hier über irgend welche Vorkommnisse zu vernehmen. Auch polizeiliche und gerichtliche Termine mußten die Angestellten an freien Tagen vornehmen. Wir halten es für unbedingt erforderlich, daß auch solche kleinen, im dienstlichen Interesse geschehenen Verrichtungen als Dienst angerechnet werden. Ein vollkommener Ruhetag dürfte nur dann anzunehmen sein, wenn eine ununterbrochene Ruhezeit von 30 Stunden vorhanden ist. Wir möchten hier an den Antrag Auer erinnern, welcher schon im Jahre 1891 bei den Verhandlungen über die Sonntagsruhe im Reichstage eingebracht wurde[1]. Derselbe forderte:

1. In jeder Woche eine ununterbrochene Ruhezeit von 36 Stunden.
2. In jeder vierten Woche muß diese Ruhezeit auf einen Sonntag oder allgemeinen Festtag fallen.

Der denselben Gegenstand betreffende Antrag Gutfleisch bezweckte, daß die Verkehrsarbeiter an jedem dritten Sonntage volle 36 Stunden dienstfrei bleiben sollten. Beide Anträge sind in der Sitzung vom 19. Februar 1891 abgelehnt worden.

Einen besonderen Erholungsurlaub erhielten die Straßenbahner bisher nur in seltenen Fällen. Gewöhnlich wurde ein solcher nur älteren Angestellten gewährt. Häufig wurden auch die 3 oder 4 freien Tage eines Monats hinter einander gelegt, um den Leuten die Möglichkeit zu verschaffen, eine kleine Reise zu unternehmen. Die Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn haben angeblich durch den Strike die Errungenschaft gemacht, daß jedem von ihnen nunmehr nach dreijähriger Thätigkeit auf besonderen Antrag unter Fortzahlung des Gehalts Urlaub gewährt werden soll. Ebenso soll

[1] Antrag Auer: Drucksachen Nr. 216, Antrag Gutfleisch: Drucksachen Nr. 255, VIII. Legisl.-Periode, I. Session 1890/91; die Verhandlungen hierüber Bd. III, S. 1607—1627.

Digitized by Google

auch bei Einziehung zu militärischen Übungen das Gehalt weiter gezahlt werden.

Geld- und Naturalbezüge aller Art, Schadensersatzpflicht, Strafen.

Das Straßenbahnpersonal.

Die Lehrlinge für den Fahr- und Schaffnerdienst erhalten während der Lehrzeit überhaupt keine Vergütung. Sonst beziehen die Angestellten gewöhnlich in den ersten 5—6 Wochen nach der Annahme oder nach beendeter Lehrzeit Tagelohn; freie Tage werden dann nicht mitvergütet, oder, was dasselbe ist, freie Tage werden von den Leuten lieber nicht verlangt, da sie mit dem geringen Tagelohn in der Woche nicht auskommen. In der Probezeit wird der Lohn wöchentlich ausgezahlt. Die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn hat infolge des Strikes in Aussicht genommen, alle Neueingestellten nach sechsmonatlicher Probezeit fest anzustellen. Von der definitiven Anstellung an wird das Gehalt überall monatlich ausgezahlt; Es werden also dann auch die freien Tage mitvergütet.

Der Tagelohn beträgt gewöhnlich 2,50 Mk. für jeden Arbeitstag im Rahmen des gewöhnlichen Dienstplanes. Gehalt sowohl wie Tagelohn fallen fort beim Ausbleiben vom Dienste an Tagen, welche nicht nach dem allgemeinen Dienstplane sowieso frei wären. Muß also jemand, der schon die übliche Anzahl von freien Tagen gehabt hat, wegen plötzlicher Familienereignisse den Dienst versäumen, so wird ihm dieser Tag vom Lohn abgezogen. Bei tadelloser Führung *kann* das Gehalt im Laufe der Jahre erhöht werden.

Bei den Kontrolleuren der Großen Berliner Straßenbahn steigt das Gehalt in 20 Jahren von 105 auf 150 Mk. monatlich. Im allgemeinen beträgt das durchschnittliche Monatsgehalt eines Kontrolleurs 130 Mk.

Das Monatsgehalt der *Schaffner* steigt bei der Charlottenburger Straßenbahn in 8 Jahren von 80 auf 90 Mk., dasjenige der Führer in 10 Jahren von 90 auf 105 Mk. Bei Siemens und Halske haben sie alle gleich mit 90 Mk. angefangen. Bei der Kontinentalen Gesellschaft ist *jetzt* das Anfangsgehalt für Führer und Schaffner nach der Probezeit auf 81 Mk. festgesetzt worden. Bei der Großen Berliner Straßenbahn haben die Gehälter der Führer und Schaffner infolge des Strikes eine wesentliche Aufbesserung erfahren. Bisher galt für beide Kategorien folgende Lohnskala:

Anfangsgehalt: 78 Mk.,
nach 2 Jahren: 81 Mk.,

dann stieg es von Jahr zu Jahr um 3 Mk. bis 90 Mk. nach 5 Jahren.

Digitized by Google

Von da ab gab es alle 2 Jahre 3 Mk. mehr, bis 100 Mk. nach ca. 12 Jahren. Jetzt ist folgende Skala festgesetzt worden:

Im ersten Halbjahr		85 Mk.,
nach ½	Jahr	90 „
„ 2	Jahren	95 „
„ 5	„	100 „
„ 8	„	105 „
„ 10	„	110 „
„ 12	„	112 „
„ 15	„	115 „
„ 17	„	118 „
„ 20	„	120 „

Die Schaffner haben außer dem Grundgehalt noch ihre Trinkgelder. Dieselben sind auf den Vorortlinien besser als im inneren Stadtverkehr. Die Schaffner der Großen Berliner Straßenbahn haben durchschnittlich mindestens 30 Mk., diejenigen der anderen Unternehmer mindestens 45 Mk. im Monat an Trinkgeldern. Hierbei ist aber schon berücksichtigt, daß dieselben gewöhnlich ihren Wagenführern einige Glas Bier spendieren. Das Gesamteinkommen eines Schaffners beträgt durchschnittlich 125 Mk. im Monat.

An Stelle der Trinkgeldereinnahme der Schaffner haben die Führer andere Bezüge.

Die Kutscher und Führer der Großen Berliner Straßenbahn erhalten nach wie vor pro Tag 50 Pf. „Kilometergelder". Das macht im Monat, wenn sie keinen freien Tag gehabt haben, 15 Mk., sonst — bei 4 freien Tagen nur 13 Mk. Die Kontinentale Gesellschaft giebt pro Tag 60 Pf. Kilometergelder. Bei Siemens und Halske erhalten die Führer, wenn sie keine Zusammenstöße gehabt haben, 5 Mk. im Monat Extravergütung. Bei guter, tadelloser Führung kann ihnen außerdem eine Wohlverhaltungsprämie von 5 Mk. monatlich bewilligt werden. Auf nennenswerte Trinkgelder dürfen die Führer heute nicht mehr rechnen, da größere Pakete nicht mehr befördert werden dürfen. Der durchschnittliche Monatsverdienst eines Führers stellt sich auf etwa 105 Mk.

Stallleute, Bahnreiniger, Weichensteller und Weichenreiniger stehen fast alle im Tagelohn von 2,50—2,70 Mk. Er ist jetzt bei der Großen Berliner Straßenbahn infolge des Strikes auf 3 Mk. festgesetzt worden und soll in bestimmten Zeiträumen um 25 Pf. bis zum Höchstbetrage von 4 Mk. steigen. Zum Streckenpersonal gehören vielfach ehemalige, jetzt kranke Kutscher, die ihr früheres Gehalt unter Abzug der

Digitized by Google

Kilometergelder weiter beziehen. Bei der Charlottenburger Straßenbahn erhält dasselbe bei einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 10 Stunden für die Stunde 35—50 Pf., einige Weichen- und Bahnreiniger stehen sich dabei auf 120—130 Mk. im Monat. Siemens und Halske zahlt ihnen 90 Mk. im Monat, die Kontinentale Gesellschaft 30 Pf. pro Stunde bei etwa zehnstündiger Beschäftigung.

Vorleger bekommen 1,50—2 Mk. pro Tag. Ihr durchschnittlicher Verdienst beläuft sich im Monat auf 50 Mk.

Der Tagelohn der Wagenwäscher beträgt bei der Großen Berliner Straßenbahn 2,50 Mk.; bei der Charlottenburger Gesellschaft haben sie 81—84, bei Siemens und Halske 90 Mk. im Monat.

Der Verdienst der Straßenbahner durch Ableisten von Überstunden erreicht eine nennenswerte Höhe nicht, da im allgemeinen nur 25 Pf. für die Überstunde gezahlt werden. Infolge des Strikes soll dieselbe bei der Großen Berliner Straßenbahn fortan mit 50 Pf. vergütet werden. 25 Pf. halten wir bei der ohnehin schon großen Anstrengung des Personals für zu wenig.

Die Straßenbahner erhalten außer dem Gehalt — allerdings nur bei guter Führung — Weihnachtsgratifikationen oder Dienstprämien. Die Große Berliner Straßenbahn verteilte zu Weihnachten 1899 als Gratifikationen an Kontrolleure 100, Schaffner 70, Fahrer 65, Kutscher 40, festangestellte Bahnwärter und Stallleute 15 Mk.; alle gegen Tagelohn Beschäftigten erhielten nichts. Die Charlottenburger Straßenbahn verteilt die Gratifikationen erst im Frühjahr nach der Genehmigung durch die Generalversammlung. Hier erhalten Kontrolleure 100, Schaffner und Führer etwa 50, Kutscher etwa 40 Mk.; die übrigen Angestellten bekommen je nach dem Dienstgrade etwas weniger. Im übrigen steigert sich hier die Höhe der Gratifikation bei jeder Kategorie mit fortschreitendem Dienstalter. Außerdem verteilt die Charlottenburger Straßenbahn noch Dienstalterprämien, die ziemlich umfangreicher Natur sind, da sie viel ältere Leute hat. Es werden gezahlt nach zehnjähriger Dienstzeit 50 Mk., nach 20, 25 und 30 Jahren jedesmal die Summe von 100 Mk. So wurden im Jahre 1899 3 Prämien für 30 jährige, 3 für 25 jährige, 4 für 20 jährige und 7 für 10 jährige Dienstzeit verteilt. Es ist dies ein Mittel, die Angestellten recht lange im Dienste zu behalten.

Dienstuniform erhält abgesehen von den Hofverwaltern, Fouragemeistern u. s. w. nur das Fahr- und Streckenpersonal, also Kontrolleure, Schaffner, Führer, Kutscher, Vorleger, Bahn- und Weichenreiniger, Weichensteller.

Digitized by Google

Diese bekommen in jedem Jahre einen Tuchanzug, bestehend aus Mütze, Rock, Weste und Hose. Nach 2jährigem Gebrauch werden die Anzüge zurückgeliefert. Diese alten abgetragenen Sachen erhalten dann die Vorleger, Bahnreiniger und Weichensteller. Während also das Fahrpersonal stets einen guten Sonntagsanzug in den Händen hat, muß sich das Streckenpersonal mit den alten Sachen begnügen. Neben der Dienstuniform müssen sich übrigens alle Leute noch Civilkleidung halten, weil erstere nur bei dienstlichen Verrichtungen getragen werden darf. Außer obigen Sachen giebt es noch alle 2 Jahre eine Drillichhose und einen Mantel. Die Kutscher und Führer erhalten zwar neben den Mänteln noch Pelze; jedoch dürfen sie dieselben nur während der Fahrt benutzen. Bei der Ablösung wird der Pelz, gleichviel ob er vom Regen durchnäßt ist oder nicht, dem Nachfolger übergeben. Überhaupt gehört kein Teil der Dienstuniform dem Angestellten selbst, sondern es wird alles nur leihweise überlassen. Abzüge vom Gehalt werden für die Bekleidung niemals gemacht. Reparaturen muß jeder selbst vornehmen. Schuhzeug wird nirgends geliefert. Bei der Großen Berliner Straßenbahn erhält das Fahrpersonal nach 5 jähriger Beschäftigung eine Ehrenuhr im Werte von etwa 40 Mk. als Geschenk.

Im ganzen ist die Dienstuniform für das Fahrpersonal nur als eine Ersparnis von etwa 40 Mk., für das Streckenpersonal als eine solche von 25 Mk. in Anrechnung zu bringen. Man darf nämlich bei dieser Bewertung nicht vergessen, daß die Leute ihre eigenen Anzüge bei einer anderen Beschäftigung viel länger tragen würden. Eine Pflicht zur Anschaffung von Betriebsmaterial haben die Straßenbahner nicht. Das Fahrpersonal muß allerdings eine richtig gehende Uhr haben; die Kutscher haben sich, wie in allen Fuhrbetrieben, ihre Peitschen selbst zu kaufen.

Die Vergünstigung, daß die Angestellten vom und zum Dienst freie Fahrt auf der Straßenbahn haben, kann als Einnahme nicht angesehen werden; sie müssen stets auf dem Deckfitz oder auf dem Vorderperron Platz nehmen. Nur in ganz seltenen Fällen erhalten auch die in den Vororten wohnenden Familienangehörigen Freifahrtscheine.

Nach den Dienstverträgen können die Angestellten für „Vergehen gegen die Dienstordnung, für Nichterfüllung ihrer Dienstobliegenheiten sowie für sonstige Unregelmäßigkeiten" in Strafe genommen werden, die bei den einzelnen Unternehmungen zwischen 2 und 5 Mk. schwankt. Die Strafen fließen gewöhnlich in die Unterstützungskasse. Die Kontinentale Gesellschaft hat die Einrichtung getroffen, daß ein von den Angestellten gewähltes Komitee Vorschläge für die Unterstützung Hilfsbedürftiger macht. Im allgemeinen haben die Unternehmer von dem Rechte, Strafen zu verhängen, keinen allzu

Digitized by Google

großen, namentlich keinen unbilligen Gebrauch gemacht. Bei der Großen Berliner Straßenbahn sind der Unterstützungskasse im Jahre 1898 nur 100 Mk. an Strafen zugeflossen. Die Führer werden ziemlich oft polizeilich oder richterlich zu Geldstrafen verurteilt, wenn sie nicht sogar Gefängnis erhalten.

Abzüge vom Gehalt werden für Beschädigungen des Betriebsmaterials infolge groben Versehens gemacht, falls nicht der Schuldige sogar entlassen und seine Kaution in Anspruch genommen wird.

Ausgaben für persönliche Bedürfnisse, wie z. B. für Essen und Trinken, erwachsen den Angestellten nicht in dem Maße, wie den Droschkenkutschern, da sie erstens eine Mittagspause haben, und weil ihnen zweitens von ihren Angehörigen an den Endpunkten jederzeit die nötige Verpflegung zugetragen werden kann. Immerhin haben sie bei ihrem anstrengenden Dienste öfter als Arbeiter anderer Gewerbe das Bedürfnis, sich durch ein Glas Bier oder andere Stärkungsmittel zu erfrischen. Die Höhe dieser Ausgaben richtet sich gewöhnlich nach den erzielten Trinkgeldern.

Bei den meisten verheirateten Angestellten verdienen die Frauen noch etwas nebenbei durch Waschen, Plätten, Nähen, Schneidern und dergl. Verschiedene haben auch eine Pförtner- oder Hausreinigerstelle übernommen. Tüchtige Schaffner wiederum, welche viel Trinkgelder erhalten, lassen ihre Frauen nicht nebenbei arbeiten. Vielfach sind die Frauen auch dazu wegen einer allzu großen Kinderzahl nicht im stande. Manche Schaffner machen sogar Ersparnisse und lassen ihre Kinder eine bessere Schulbildung genießen.

Das persönliche Einkommen der nachbenannten Kategorien von Angestellten stellt sich unter Berücksichtigung aller erwähnten Einnahmen und Ausgaben auf folgende Beträge:

	Jahres-einkommen	pro Arbeitstag	bei ... Arbeitstagen
Kontrolleure	1700 Mk.	5,31 Mk.	320
Schaffner	1600 „	4,90 „	326
Führer und Kutscher	1350 „	4,14 „	326
Streckenpersonal	1100 „	3,23 „	340
Stallleute	1000 „	2,94 „	340
Wagenwäscher	960 „	2,80 „	340
Vorleger	620 „	1,80 „	340

Die schon früher erwähnten Ermittelungen des statistischen Amtes der

Digitized by Google

Stadt Berlin über die Lohnverhältnisse der Straßenbahnberufsgenossenschaft im Jahre 1895 hatten folgendes Ergebnis[1]:

Kontrolleure	60%	zwischen 5 und	6	Mk. Tagelohn.
Schaffner	79%	mehr als	3	„
Kutscher	84,2%	„ „	3	„
Stallleute	65,4%	„ „	2,50	„

Das Handwerkerpersonal.

Die Handwerker erhalten ihren Lohn monatlich; den neu eingetretenen werden Vorschüsse gegeben. Der Lohnbetrag wird aber nach der wirklichen Anzahl von Arbeitsstunden berechnet. Die Arbeitszeit beträgt 12 Stunden, einschließlich 2 Stunden Pause; es werden also 10 Stunden bezahlt.

Nur die eigentlich zum Straßenbahnpersonal gehörigen Beschlagschmiede und Schirrmeister erhalten ein festes, monatliches Gehalt von 130—135 Mk.; das meiste verdienen die Schmiede der Charlottenburger Straßenbahn, nämlich 123—156 Mk.

Bei den übrigen Handwerkern erhöht sich, wenigstens in den älteren Betrieben, der Stundenlohn zugleich mit dem Dienstalter. Im allgemeinen schwankt derselbe bei den gelernten Handwerkern zwischen 32½ und 45 Pf. Siemens und Halske zahlt folgende Löhne: Tischler, Maler, Stellmacher 30—38 Pf., Heizer und Maschinisten 40—50 Pf., gewöhnliche Schlosser 40—50 Pf., Revisionsschlosser 40—55 Pf. Die Schlosser erhalten nach den Schmieden überall den besten Lohn.

Gewöhnliche Tagearbeiter ebenso wie Arbeiter in Baukolonnen werden mit 25 Pf., in Charlottenburg mit 30 Pf. pro Stunde bezahlt. Ohne Zweifel war es bisher ein arges Mißverhältnis, daß der gewöhnliche Tagarbeiter ebenso viel pro Stunde erhielt, wie ein Führer oder Kutscher für eine Überstunde nach angestrengter Tagesarbeit, womöglich an Sonntagen. Die letzthin eingetretene Erhöhung des Lohnes für Überstunden auf 50 Pf. ist daher durchaus zu billigen.

Stücklohn kommt in Straßenbahnbetrieben selten vor. Die Charlottenburger Gesellschaft hat die Anfertigung neuer Sandstreuer einigen eingearbeiteten Schlossern in Accord gegeben, welche dabei 130 Mk. im Monat verdienen. Die Große Berliner Straßenbahn vergiebt das Lackieren ganzer Wagen in Accord, ebenso auch das Beschreiben der Schilder, welches

[1] Siehe Dr. Hirschberg, a. a. O. S. 237. Die Ermittelungen konnten natürlich nur den reinen Lohn, dagegen nicht die Trinkgelder und sonstigen Bezüge wiedergeben. Die Löhne waren im Jahre 1895 noch bedeutend geringer.

Digitized by Google

nach Buchstaben bezahlt wird. Auch diese Lackierer haben hierbei 120—135 Mk. monatlich, während sie sonst 45 Pf. pro Stunde bekommen.

Die auf den in den Vororten belegenen Bahnhöfen thätigen Handwerker, z. B. diejenigen auf dem Bahnhof Treptow der Firma Siemens und Halske, werden durch Mannschaftswagen zur Arbeit geholt und umgekehrt abends nach Berlin gefahren. Auch giebt ihnen diese Firma ermäßigte Abonnements für 2 Mk. im Monat, die auf der ganzen Strecke benutzt werden können.

In den älteren Betrieben erhalten auch Handwerker Weihnachtsgratifikationen von 15 Mk., Arbeiter solche von 10 Mk.

In den Arbeitsbedingungen sind meist Ordnungsstrafen bis zu 1 Mk. für Zuspätkommen und andere Versehen vorgesehen, welche in die Unterstützungskasse fließen; jedoch ist hiervon nur in ganz vereinzelten Fällen Gebrauch gemacht worden.

Die Große Berliner Straßenbahn liefert den bei den Accumulatoren beschäftigten Arbeitern wegen der Gefahr einer Bleivergiftung 1 Liter Milch pro Tag.

Versicherung, Krankheiten, Unfälle, Ruhegehalt, Arbeitsnachweis, Organisation.

Die Große und die Neue Berliner sowie die Charlottenburger Straßenbahn haben für ihre ständig beschäftigten Angestellten besondere Betriebskrankenkassen errichtet, zu denen auch die Handwerker gehören. Die nur gegen Tagelohn beschäftigten Wagenwäscher, Bahnreiniger, Stallleute und alle diejenigen, welche sich noch in der Probezeit befinden, gehören anderen Kassen an (z. B. der Centralen Kranken- und Sterbekasse der Kutscher und verwandten Berufsgenossen). Die Angestellten von Siemens und Halske sind alle der Neuen Maschinenbauerkrankenkasse angeschlossen, diejenigen der Kontinentalen Gesellschaft der Gemeindekrankenkasse zu Hohen-Schönhausen.

Der Betriebskrankenkasse der Großen Berliner Straßenbahn gehörten am Ende des Jahres 1899 = 4632 Personen an. Krankenunterstützung wurde in 4272 Fällen bei 43 335 Krankentagen bewilligt. 2547 Krankentage entfielen davon auf Krankenhausverpflegung. Bei der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft wurden sogar den 589 Mitgliedern in 589 Fällen 5777 Krankentage gewährt.

Wie nachfolgende Tabelle zeigt, weisen die Straßenbahner unter allen

Digitized by Google

Verkehrsunternehmungen Berlins die größten Morbiditätsziffern auf [1]. Andererseits kann man aus der Zahl der auf eine Erkrankung entfallenden Krankheitstage schließen, daß die Krankheiten von geringerer Dauer waren als bei den übrigen Fuhrwerken.

Name der Kasse.	Von 100 Mitgliedern sind erkrankt	Krankheitstage auf 1 Mitglied	Krankheitstage auf 1 Erkrankung
Betriebskrankenkasse der Großen Berliner Straßenbahn	76,8	8,40	10,95
Betriebskrankenkasse der Neuen Berliner Pferdebahn	97,6	11,51	11,79
Betriebskrankenkasse der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft	26,7	5,26	19,75
Betriebskrankenkasse der Neuen Berliner Omnibusgesellschaft	58,5	7,80	13,32
Betriebskrankenkasse der Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft	37,2	4,04	10,88
Innungskrankenkasse der Fuhrherren	48,7	10,27	21,09
Durchschnitt aller Ortskrankenkassen	38,8	9,15	23,57
Durchschnitt aller Betriebskrankenkassen	46,8	9,57	20,46

Die meisten Erkrankungen treffen das Fahrpersonal, und unter diesen stehen wieder die Führer elektrischer Wagen an der Spitze. Bei der schnellen Fahrt sind die Atmungsorgane der Führer einem starken Luftdruck ausgesetzt, der namentlich im Winter von nachteiligem Einflusse sein kann. Fast alle Führer, Kutscher und Schaffner klagen über rheumatische Leiden. Vor allen Dingen aber leiden die Augen unter der Zugluft. Es giebt nur wenige Führer, welche nicht schon entzündete Augen infolge der Zugluft gehabt hätten. Meist werden ihnen von den Kassenärzten blaue Brillen verschrieben. Bei der Großen Berliner Straßenbahn wurden im Jahre 1898 in 492, im Jahre 1899 in 858 Fällen Mitglieder an Augenerkrankungen kassenärztlich behandelt. Nachfolgende Tabelle giebt eine Übersicht über das Auftreten einiger Krankheiten unter den Verkehrsarbeitern.

Dieselbe giebt insofern zu Bedenken Anlaß, als es sich doch immer nur um eine beschränkte Zahl von Erkrankten handelt und die Ärzte der einzelnen Kassen bezüglich der Dauer der Krankheit und überhaupt bezüglich des Krankschreibens von Mitgliedern verschiedene Grundsätze beobachten. Der eine verfährt etwas strenger, der andere etwas freigiebiger. Jedenfalls sehen wir auch hier, daß die Straßenbahnen mit 96% aller

[1] Die Tabelle ist an der Hand der Veröffentlichungen des statistischen Amtes der Stadt Berlin „Über die Arbeiterkrankenversicherung im Jahre 1898“ aufgestellt.

Digitized by Google

Im Jahre 1893 entfielen von je 1000 Erkrankungen mit angegebener Krankheit auf die bezeichneten Krankheitsursachen bei den einzelnen Krankenkassen:

(Die eingeklammerten Zahlen im Kopf der Tabelle bedeuten die absolute Zahl aller Erkrankungen.)

Krankheiten. (Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die Nummer der Krankheit in der Virchowschen Nomenklatur.)	Betriebskrankenkasse der Berliner Omnibus- und Paketfahrt-Aktiengesellschaft.				Betriebskrankenkasse der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.				Betriebskrankenkasse der Neuen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.				Innungskrankenkasse der Fuhrherren.	Im Durchschnitt von 16 anderen Berufskassen.	Anmerkungen.
	Kutscher (30)	Schaffner (302)	Ueberhaupt (335)	In % der rund 774 Versicherten überhaupt.	Kutscher (64)	Kondukteure (38)	Ueberhaupt (259)	In % der rund 709 Versicherten überhaupt.	Kutscher (176)	Schaffner (177)	Ueberhaupt (545)	In % der rund 570 Versicherten überhaupt.			
Influenza, Grippe (8). . .	180	218	192	8	47	52	81*	3	97	122	116†	11	25	63	* Stallleute 87 † „ 152
Lungenschwindsucht (89). .	—	4	3	0,1	—	—	—	—	—	—	—	—	17	16	
Kehlkopfkrankheiten (83—85, 96 c)	26	40	36	2	63	69	39	1	45	111	58	6	81	32	
Rheumatismus (58 b) . . .	103	48	59	3	47	69	85*	3	153	172	142	14	142	108	* Stallleute 135
Verschiedene Krankheiten der Knochen und Gelenke (59 a—g, auch Knochenbrüche, Verstauchungen)	51	52	47	2	—	—	4	0,1	6	17	16	2	35	25	
Wunden aller Art (31 p) .	51	72	71	3	125	86	216*	8	45	33	82†	8	300	137	* Stallleute 356 † „ 203
Von sämtl. Erkrankungen entfielen auf die oben bezeichneten Kategorien von Angestellten	12%	75%		43%	25%	22%		37%	32%	32%		96%			

Digitized by Google

Versicherten bezüglich der Zahl der Erkrankungen an der Spitze stehen. Interessant ist die Zahl der Erkrankungen bei Influenza und Grippe. Die übrigen Kassen werden hier bei weitem übertroffen. Andererseits sind die Erkrankungen sowohl an Influenza als auch an Rheumatismus und Kehlkopfleiden bei den Schaffnern der beiden zuletzt aufgeführten Verkehrsgesellschaften häufiger als bei den Kutschern. Daß dies darauf zurückzuführen ist, daß die Schaffner im Winter keine Pelze erhalten, könnte man vermuten. An den Verwundungen haben wiederum die Kutscher den Löwenanteil.

Die Betriebskrankenkassen gewähren $^2/_3$ des wirklich verdienten Tagelohnes als Krankengeld. Die Große Berliner Straßenbahn giebt jedoch allen Angestellten, welche bereits 3 Jahre hindurch in ihrem Dienste gewesen sind, einen Zuschuß zum Krankengelde in Höhe des letzten Dritteils des Tagelohnes. Infolgedessen haben diese Leute während der ersten 13 Wochen ihrer Erkrankung das volle Gehalt. Die Firma Siemens und Halske zahlt zu dem Krankengelde so viel zu, daß dasselbe die Höhe von $^2/_3$ des Tagelohnes erreicht. Auch bei Erkrankung von Angehörigen zahlen die Kassen nach den Bestimmungen der Statuten Krankengelder, falls für dieselben besondere Beiträge entrichtet worden sind (bei der Großen Berliner Straßenbahn pro Kopf und Monat 15 Pf). An Sterbegeld zahlt die Betriebskrankenkasse der Großen Berliner Straßenbahn im Höchstfalle das 35 fache des durchschnittlichen Tagelohnes. Seit dem Strike sollen angeblich auf jedem Depot mindestens zwei Ärzte angestellt werden, während die Einführung der freien Arztwahl der Generalversammlung der Kasse überlassen bleiben soll.

Gegen Unfälle ist das Straßenbahn- und Handwerkerpersonal bei der Straßenbahnberufsgenossenschaft versichert, welcher alle Betriebe in Berlin und in den Vororten angehören. Im Jahre 1896 waren bei derselben 8 Betriebe mit 12 860 Personen versichert. Zur Anzeige waren 571 Unfälle gelangt. Bei der Großen Berliner Straßenbahn allein sind im Jahre 1899 an Körperverletzungen aus Betriebsunfällen 440 Mitglieder in 6460 Krankheitstagen, bei der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft 24 Mitglieder in 540 Krankheitstagen krankenkassenärztlich behandelt worden. Die Größe der Unfallsgefahr kann auch daraus beurteilt werden, daß in einem einzigen Jahre (1898) in Berlin allein 4409 Zusammenstöße anderer Fuhrwerke mit Straßenbahnwagen stattgefunden haben. Stehen doch auch in der Unfallstatistik des Deutschen Reiches die Berufsgenossenschaften der Verkehrsgewerbe an der Spitze aller anderen Berufsgenossenschaften. Die meisten Unfälle sollen die Wagenführer zu erleiden haben.

Digitized by Google

In einer sehr üblen Lage befanden sich bisher diejenigen Angestellten, welche länger als 13 Wochen krank waren oder gar dauernd arbeitsunfähig wurden. Seitens ihres Dienstherrn wurden sie in den meisten Fällen ohne weiteres entlassen; allenfalls gab man ihnen eine kleine Abfindungssumme. Im übrigen waren sie auf die unzulänglichen Bezüge aus der Unfall- resp. der Alters- und Invaliditätsversicherung angewiesen. Bei der Großen Berliner Straßenbahn lieferte die Krankenunterstützungskasse, in welche auch die Strafgelder flossen, die Mittel, um einigen zur Entlassung Kommenden einmalige Unterstützungen von 400—500 Mk. zu teil werden zu lassen. Verschiedentlich wurden auch die zur Bekleidung ihres Postens nicht mehr Tauglichen in eine niedrigere Stellung mit weniger Gehalt versetzt. So und so oft erfolgte indessen auch einfache Entlassung. Die Angestellten, welche vielfach schon länger als 10 Jahre hindurch bei einem Unternehmer thätig gewesen waren, wurden dadurch in eine recht elende Lage gebracht, da es für sie natürlich äußerst schwierig war, eine andere Beschäftigung ähnlicher Art zu finden. Der „Courier" berichtet über folgende Fälle:

1. Der Kontrolleur Sch., welcher schon 18 Jahre hindurch bei der Gesellschaft thätig gewesen war, erhielt seine Kündigung während seiner Krankheit im Kaiserin Augusta-Hospital. Nach seiner Genesung bekam er eine Stellung als Bureauschaffner, mit geringerem Gehalte; als er auch diesen Posten nicht mehr versehen konnte, entließ man ihn.

2. Ein Schaffner Sch. wurde lungenkrank und erhielt seine Kündigung an das Sterbebett gesandt.

3. Kutscher Sch., als pflichttreuer Beamter 15 Jahre hindurch im Dienste der Gesellschaft, fiel infolge eines Ohnmachtanfalles vom Wagen und wurde einige Wochen krank. Nachdem er gesund geworden war, mußte er sich vom Vertrauensarzt untersuchen lassen. Er erhielt darauf seine Kündigung und eine Abfindung von 700 Mk.

4. Ein Fouragekutscher, der bereits 16 Jahre hindurch im Dienste der Gesellschaft stand, verunglückte bei der Arbeit; sein Lohn betrug bis dahin 3,50 Mk. pro Tag. Nach seiner Genesung erhielt er eine Stelle als Vorreiter mit einem Gehalt von nur 60 Mk. monatlich, wovon ihm noch 5 Mk. Unfallrente abgezogen wurden.

Alle diese Umstände trugen dazu bei, daß bei den Angestellten der dringende Wunsch auf Errichtung einer Pensionskasse, welche jedem wegen Arbeitsunfähigkeit Entlassenen ein angemessenes Ruhegehalt gewährte, entstand.

Den Bestrebungen der städtischen Verkehrsdeputation zu Berlin ist es gelungen, die Erfüllung dieser Wünsche herbeizuführen. Alle Unternehmer haben sich in den neueren Straßenbahnzustimmungsverträgen verpflichten

Digitized by Google

müssen, „eine Pensionskasse unter Zugrundelegung der in den Staats- und Reichsbetrieben geltenden Bestimmungen für ihre Angestellten (Kutscher, Schaffner, Kontrolleure, Streckenpersonal, Handwerker, Bureauangestellte) binnen 6 Monaten von der Vollziehung der Verträge ab nach Maßgabe des mit dem Magistrat zu vereinbarenden Statuts" einzurichten. Die Verhandlungen über die speciellen Bestimmungen dieses Statuts haben sich indessen bis zum Juli 1900 hingezogen, trotzdem der Vertrag mit der Großen Berliner Straßenbahn bereits im Jahre 1897/98 abgeschlossen war. Die Verzögerung der Errichtung der Ruhegehaltskasse ist sicherlich einer der Hauptbeweggründe für die immer mehr wachsende Unzufriedenheit unter dem Personal der Großen Berliner Straßenbahn gewesen. Es kam noch hinzu, daß nach Zeitungsnotizen unter dem Personal infolge der Entlassungen verschiedener, seit langen Jahren bei der Gesellschaft thätig gewesener Angestellten der Glaube Verbreitung gefunden hatte, daß dieselben aus Sparsamkeitsrücksichten wegen der ihnen event. zustehenden höheren Pension bei Gelegenheit irgend eines Versehens abgeschoben worden seien. Uns sind allerdings auch verschiedene Fälle bekannt geworden, in denen Beamte mit höheren Einkommensbeträgen (2000—4000 Mk.), welche schon über 25 Jahre im Straßenbahndienste gestanden hatten, mit einmaligen Entschädigungen von etwa 1000 Mk. entlassen worden sind, ohne daß Arbeitsunfähigkeit oder schwer wiegende disciplinarische Vergehen vorgelegen haben. Andererseits kann wohl hier Untüchtigkeit schwerlich der Grund der Entlassung gewesen sein, da die Betreffenden sich schon so lange Zeit hindurch im Dienste bewährt hatten. Auch bei Kontrolleuren, Schaffnern und Kutschern sollen dergleichen Entlassungen, manchmal auch nur Zurückversetzungen in niedrigere Gehaltsstufen, in den letzten Jahren wiederholt vorgekommen sein.

Der Grund für die Verzögerung der Errichtung einer Pensionskasse lag zum Teil darin, daß die Gesellschaft zwei Forderungen der städtischen Verkehrsdeputation nicht in die Statuten aufnehmen wollte. Während nämlich die Gesellschaft Unfallversicherungsraten im vollen Umfange auf die Pension anrechnen wollte, erklärte sich die Verkehrsdeputation nur dazu bereit, den 600 Mk. übersteigenden Betrag der Unfallrente zur Anrechnung gelangen zu lassen. Bei dem zweiten Differenzpunkte handelt es sich darum, ob der Gesellschaft das Recht eingeräumt werden sollte, ganz allein über die Voraussetzungen für die Versetzung in den Ruhestand zu entscheiden. Die Verkehrsdeputation wollte mit vollem Rechte zum mindesten dem Kassenvorstand, der zur Hälfte aus Vertretern der Angestellten und der Unternehmerin bestehen sollte, die Entscheidung über die Versetzung in den Ruhestand überlassen. Erst als die Forderungen der Verkehrsdeputation bei Gelegenheit des diesjährigen Strikes

Digitized by Google

durch diejenigen der Angestellten, welche noch weit über jene hinausgingen, eine lebhafte Unterstützung gefunden hatten, wurde endlich der Abschluß der Verhandlungen über das Statut sowie die Errichtung der Ruhegehaltskasse und zwar nunmehr zugleich für die Große Berliner Straßen-, die Südliche und Westliche Berliner Vorortbahn herbeigeführt.

Bezüglich des ersten Punktes wurde im Statut festgesetzt, daß „Fürsorgeleistungen" der Straßenbahnberufsgenossenschaft auf das Ruhegehalt zu verrechnen sind, wenn und soweit der Rentenbetrag von 415 Mk. überschritten wird. Dagegen findet eine Anrechnung von Alters- und Invaliditätsrenten nicht statt. Über die Voraussetzungen für Gewährung des Ruhegehalts an ein Kassenmitglied und über die Höhe des Ruhegehalts entscheidet der Kassenvorstand auf Antrag der Betriebsunternehmerin oder des betreffenden Kassenmitgliedes. Gegen diese Entscheidung steht sowohl der Unternehmerin als auch den Angestellten das Recht der Berufung an ein Schiedsgericht zu, welches von Fall zu Fall in der Weise gebildet wird, daß beide Beteiligte dem Vorstande je einen in Berlin oder dessen Vororten wohnhaften approbierten Arzt als Schiedsrichter benennen. Gelangen die Schiedsrichter zu gleichem Urteil, so gilt dasselbe als Schiedsspruch. Sind sie verschiedener Ansicht, so wählen dieselben einen weiteren Arzt als Obmann, dessen Entscheidung maßgebend ist. Der Ausspruch des Schiedsgerichts ist im Rechtswege nicht anfechtbar; ebenso ist eine Klage auf Versetzung in den Ruhestand gegen die Dienstgeberin ausgeschlossen.

Im übrigen sind die Bestimmungen des Kassenstatuts bezüglich des Anfanges der Pensionsberechtigung, der Höhe der Pension u. s. w. den für Staats- und Reichsbeamte geltenden Pensionsgesetzen nachgebildet (Beginn der Pensionsberechtigung nach 10jährigem Dienste, geringste Pension $^{15}/_{60}$ des Gehalts, Steigerung von Jahr zu Jahr um $^{1}/_{60}$, bedingungslose Pensionsberechtigung nach vollendetem 65. Lebensjahre u. s. w.). Von den übrigen Bestimmungen wollen wir die folgenden hervorheben:

1. Als Gehalt werden nur die von den Betriebsunternehmern als solches gewährten Barbeträge und der Wert einer etwaigen freien Dienstwohnung, welcher indessen 15% der Barbeträge nicht übersteigen darf, berechnet. Ausgeschlossen sind dagegen die Vorteile, welche der Verabschiedete während seiner Dienstzeit durch Vorhaltung von Bekleidung, freiwillige Zahlungen als Gratifikationen oder Tantième, Dienstverrichtungszulagen oder in anderweiter Form genossen haben wird, sowie alle Bezüge, welche 3000 Mk. Gesamteinkommen übersteigen.

2. Eine Versetzung in den Ruhestand ist ohne weiteres eingetreten,

Digitized by Google

wenn die zuständige Alters- und Invaliditätsversicherungsanstalt jemandem eine Invalidenrente zugebilligt hat.

3. Zum Erwerbe des Anspruchs auf die Kassenleistungen ist die Kassenmitgliedschaft ein unerläßliches Erfordernis. Diese wird u. a. erlangt und behauptet durch:

a) schriftliche Beitrittserklärung;
b) Leistung der regelmäßigen Beiträge.

Die Beiträge betragen im Anfang bei einem Aufnahmealter von 20—22 Jahren und einem Gehalte von 1000 Mk. 54,40 Mk. jährlich; sie steigern sich mit den Zulagen; bei einem höheren Aufnahmealter ist auch der ursprüngliche Beitrag etwas höher; bei 38—40 Jahren beträgt er z. B. 78,40 Mk. Die Beträge werden von den monatlichen Lohnzahlungen gekürzt.

4. Die Unternehmerin hat einen Zuschuß zur Kasse im Betrage der vollen Höhe der gesamten Mitgliederbeiträge zu entrichten.

5. Beitrittsberechtigt und aufnahmefähig sind nur diejenigen Bediensteten, welche:

a) das 40. Lebensjahr noch nicht vollendet, dagegen das 18. bereits überschritten haben,
b) ihre Probezeit beendet haben.

6. Für diejenigen Bediensteten, welche am 1. Juli 1900, dem Tage des Inkrafttretens der Kasse, länger als 5 Jahre bei der Großen Berliner Straßenbahn bezw. Westlichen Berliner Vorortbahn und deren Rechtsvorgängerin im Dienste gestanden haben, verkürzt sich die Wartezeit von 10 Jahren bei einer stattgehabten Beschäftigungsdauer von

a) 5— 7 Jahren um ein Jahr,
b) 7— 9 „ „ zwei Jahre,
c) 9—11 „ „ drei „
d) 11—13 „ „ vier „
e) länger als 13 Jahren um fünf Jahre.

Als Entgelt für den der Kasse hierdurch erwachsenden Mehraufwand zahlt die Große Berliner Straßenbahn aus eigenen Mitteln einen Betrag bis insgesamt 800 000 Mk. in die Kasse, während über das Entgelt der Westlichen Vorortbahn eine Vereinbarung vorbehalten wird.

7. Zur Verwaltung der Kasse und zur Führung der Geschäfte sind unter Aufsicht der Betriebsunternehmerin berufen:

a) die Mitgliederversammlung, welche aus Vertretern der Kassenmitglieder und der Unternehmerin besteht;

Digitized by Google

b) der Kassenvorstand, welcher aus 8 Mitgliedern besteht, von denen 4 die Betriebsunternehmer ernennen, während die andern von den zu der Mitgliederversammlung gehörenden Vertretern der Kassenmitglieder gewählt werden.

8. Wer durch Ausspruch der Betriebsunternehmerin aus einem anderweiten Grunde als wegen Kräfteverfall aus seiner Stellung entlassen wird (z. B. wegen Trunksucht, Pflichtverletzung und ähnlichem mehr), erwirbt keinen Anspruch auf Ruhegehalt, selbst wenn dieses Ereignis nach vollendetem 10. Dienstjahre eintritt. Gleiches gilt von denen, welche freiwillig aus ihrer Dienststellung ausscheiden, oder deren Ausscheiden die Bahnaufsichtsbehörde fordert, oder welche durch Richterspruch gemäß St.G.B. § 319 zur Verwendung im Bahndienste unfähig erklärt werden. Ein so entlassenes Kassenmitglied geht aller Ansprüche an das Kassenvermögen verlustig, bis auf den Umstand, daß ausscheidenden Mitgliedern, die mindestens 6 Monate der Kasse angehört haben, drei Vierteile ihrer Beiträge zurückvergütet werden.

Ein Rückforderungsrecht der Beiträge beim Ableben eines Mitgliedes seitens der Erben ist also überhaupt ausgeschlossen.

Das Ruhegehalt eines am Anfang des 22. Lebensjahres zur festen Anstellung gelangten Führers oder Schaffners würde sich nach obigem folgendermaßen berechnen lassen:

Im Alter von 31 Jahren — dem Anfange der Pensionsberechtigung — $^{15}/_{60}$ von 1320 Mk. (12 × 110 Mk.) = 330 Mk. Im Alter von 41 Jahren $^{25}/_{60}$ von 1440 Mk. (12 × 120 Mk.) = 600 Mk. Im Alter von 65 Jahren $^{44}/_{60}$ von 1440 Mk. = 1056 Mk. Zu diesen Summen treten noch die Invalidenrenten resp. die 415 Mk. nicht übersteigenden Unfallrenten hinzu.

Die Angestellten können mit solchen Pensionsbeträgen vollauf zufrieden sein; sie sind in dieser Beziehung ebenso gestellt wie Staats- und Reichsbeamte. Nur bezüglich der zu 8 genannten Bestimmung der Statuten sind sie gegenüber den Beamten im wesentlichen Nachteile. Der Beamte kann nur im Disciplinarverfahren gegen seinen Willen entlassen werden. Hier dagegen hat die Arbeitgeberin allein über die Entlassung zu befinden, ohne daß den Angestellten ein Beschwerde- oder Klagerecht vor einer besonderen Instanz zugebilligt ist; seiner Pensionsansprüche ist er dann aber verlustig gegangen. Unter diesen Umständen scheint uns eine sichere Gewähr dafür, daß die Leute vor Beginn ihrer Pensionsansprüche seitens der Unternehmer abgeschoben werden, doch nicht gegeben zu sein.

Beinahe die Hälfte der Straßenbahner soll übrigens bisher die Abgabe

Digitized by Google

der Beitrittserklärung zur Kasse verweigert haben. Der Vorstand hat daher ein Rundschreiben an die Angestellten erlassen, worin er die von diesen beanstandeten Paragraphen der Satzungen verteidigt. Die Straßenbahner wollen hierauf eine Gegenerklärung abgeben, die auch dem Magistrat von Berlin eingereicht werden soll. Nachdem die Angestellten in dem diesjährigen Strike erst einmal ihre Kraft erprobt und gesehen haben, daß ihnen ein vereintes Zusammengehen große Vorteile bringen kann, versuchen sie eben auch fernerhin, ihre Wünsche durch gemeinsame Vorstellungen darzulegen.

Bei den übrigen Straßenbahngesellschaften sind die Verhandlungen mit dem Magistrat über die Errichtung der Pensionskasse noch nicht zum Abschluß gelangt. Man begegnet hier insofern Schwierigkeiten, als die Errichtung einer solchen Kasse für kleinere Unternehmer kaum durchführbar erscheint.

Es ist bemerkenswert, daß bis zu dem Ausbruch des großen Strikes in diesem Jahre von einer umfassenden Organisation der Angestellten nichts in die Öffentlichkeit gedrungen ist. Eigentliche Strikebewegungen waren bis dahin noch nicht vorgekommen. Auf dem Bahnhof Gesundbrunnen der Großen Berliner Straßenbahn hatten vor 9 oder 10 Jahren etwas 14 bis 20 Schaffner und Kutscher die Arbeit eingestellt, natürlich ohne besondere Erfolge zu erlangen. Umfangreicher war die Bewegung unter den Angestellten der Charlottenburger Straßenbahn im Frühjahr des Jahres 1899. Die außerordentlich lange Dienstzeit, die geringen Mittags- und Nachtpausen, sowie die ungenügenden Lohnverhältnisse begünstigten hier eine Agitation mehrerer entlassener Angestellten, welche das übrige Personal zu einer Niederlegung der Arbeit zu bewegen suchten. Infolge einer von über 150 Bediensteten unterschriebenen Petition sind jedoch die Wünsche derselben befriedigt worden, ohne daß es zum Strike kam. Die Gesellschaft machte hauptsächlich folgende Zugeständnisse:

1. Verkürzung der Arbeitszeit für die Führer auf 10, für Kutscher und Schaffner auf 12 Stunden durchschnittlich; die Haltezeiten an den Endpunkten sollen als Dienst gerechnet werden.
2. Jeder achte Tag wird als Ruhetag freigegeben; die bisher üblich gewesene Verwendung der dienstfreien Schaffner zum Geldzählen kommt nicht mehr vor.
3. Es sind folgende Gehaltssätze in Aussicht genommen:

Führer,

bisher: Anfangsgehalt 81 Mk., steigend nach 12 Jahren auf 96 Mk.
jetzt „ 90 „ „ „ 12 „ „ 105 „

Digitized by Google

Kutscher,

bisher: Anfangsgehalt 79 Mk. steigend nach 11 Jahren auf 90 Mk.
jetzt: „ 85 „ „ „ 11 „ „ 100 „

Schaffner,

bisher: „ 78 „ „ „ 8 „ „ 90 „
jetzt: „ 80 „ „ „ 7 „ „ 90 „

Außerdem legten am 27. Februar d. J. die Stallleute und Vorlegejungen auf verschiedenen Bahnhöfen der Großen Berliner Straßenbahn die Arbeit nieder. Die Stallleute verlangten 3 Mk. Lohn pro Tag, die Vorlegejungen 60 statt 50 Mk. im Monat. Diese Lohnbewegung ist fruchtlos verlaufen, da die Gesellschaft sich durch einen Austausch des Personals zwischen den verschiedenen Bahnhöfen und Annahme neuer Kräfte zu helfen wußte. Ein großer Teil der Strikenden kam dadurch zur Entlassung.

Von einer größeren Organisation war indessen bei den bisher erwähnten Lohnbewegungen keine Rede. Thatsächlich wurde aber bereits — etwa seit 2—3 Jahren — eine solche Organisation in aller Stille von der socialdemokratischen Gewerkschaft „Centralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands" betrieben. Wie in allen größeren Städten Deutschlands, entfaltete dieser Verband auch in Berlin unter den Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn eine lebhafte Agitation, deren Erfolge durch die damals hier sehr ungünstigen Arbeitsverhältnisse erhöht wurden. Abgesehen von der erwähnten Verzögerung der Einrichtung einer Ruhegehaltskasse waren es in der Hauptsache folgende Punkte, welche den Angestellten zur Unzufriedenheit Anlaß gaben und daher ihre Heranziehung zu einer Organisation erleichterten:

1. eine unzulängliche Besoldung;
2. eine zu lange Arbeitszeit;
3. eine zu geringe Anzahl von freien Tagen, bezw. Sonntagen.

Bereits im Jahre 1899 gehörte beinahe die Hälfte des gesamten Bahnpersonals der Großen Berliner Straßenbahn dem Verbande an. Wir wollen hierbei bemerken, daß sich die Handwerker überhaupt nicht an den Lohnbewegungen beteiligt haben. Die Mitgliedschaft der Straßenbahner beim Verbande war eine geheime, da die Betreffenden sonst die Entlassung aus ihrem Dienste zu fürchten hatten; sie beschränkte sich im wesentlichen darauf, Beiträge zur Ansammlung einer Strikekasse zu entrichten. Auch unterrichteten sie den Vorstand des Verbandes über Mängel und Härten in ihrem Betriebe, die dann nicht selten in seinem Organ „Der Courier" einer öffentlichen Kritik unterzogen wurden und so wieder neue Mitglieder warben. Die Leiter der ganzen Organisation, speciell der Herausgeber des Courier,

Digitized by Google

Schumann, waren sich darüber klar, daß ein partieller Strike auf einzelnen Bahnhöfen ohne Erfolg sein würde, daß aber andererseits ein Strike des gesamten Personals nirgends leichter als im elektrischen Straßenbahnbetriebe zum Siege führen würde, da die Unternehmer keine geeigneten Führer bekommen können. Zu einer Lohnbewegung ließen sie es daher erst kommen, als sie fast das ganze Personal auf ihrer Seite hatten. So sollte denn erst im Frühjahr des Jahres 1900 ein Strike in Scene gesetzt werden.

Die auf den verschiedenen Depots stationierten Vertrauensmänner traten zu einer Sitzung zusammen, in der sie die Forderungen der Angestellten formierten und die Einberufung einer allgemeinen Versammlung der Straßenbahner zum 15. Mai im Feenpalast beschlossen. In dieser zahlreich besuchten Versammlung, welche bereits kurz nach 12 Uhr nachts polizeilich abgesperrt werden mußte, wurde dann der Beschluß gefaßt, der Direktion der Gesellschaft die folgenden Forderungen mit dem Ersuchen zu unterbreiten, innerhalb dreier Tage hierzu eine Erklärung abzugeben:

1. Gehälter:

   Das Gehalt beträgt:

   a) für Führer, Schaffner und Kutscher, einschließlich des Reservepersonals, im Anfang 100 Mk., — pro Monat. Dasselbe steigt von Jahr zu Jahr um 10 Mk. — bis zum Höchstgehalt von 150 Mk., — pro Monat.
   b) für Weichensteller, Streckenwärter, Wagenwäscher und Stallleute 3,50 Mk. pro Tag, steigend von Jahr zu Jahr um 25 Pf. pro Tag, bis der Höchstlohn von 4,50 Mk. pro Tag erreicht ist.
   c) Die Kilometergelder bleiben wie bisher bestehen.
   d) Diese Bestimmungen haben rückwirkende Kraft.

2. Regelung des Dienstes.

   a) Die tägliche Dienstzeit beträgt 9 Stunden, einschließlich einer 1/4 stündigen und einer 1/2 stündigen Pause.
   b) Der neunstündige Dienst für Einsetzwagen muß mindestens innerhalb 14 Stunden abgeleistet sein.
   c) Die Haltezeit an den Endstationen beträgt zwölf Minuten.
   d) Die Ableistung des täglichen Dienstes soll schichtweise erfolgen mit wöchentlichem Wechsel.
   e) Überstunden sollen im allgemeinen nicht geleistet werden. Sollten sich solche jedoch bei Betriebsstörungen u. s. w. unbedingt notwendig machen, so müssen dieselben mit 60 Pf. pro Stunde bezahlt werden.

Digitized by Google

f) Instruktionsstunden sind wie Überstunden zu bezahlen.

g) Das Verschicken der Beamten nach anderen Bahnhöfen soll vermieden werden. In unvermeidlichen Fällen muß der Weg von wie nach dem Bahnhof wie Überstunden vergütet werden.

3. Freie Tage.

Jedem Angestellten ist ein freier Tag in der Woche zu gewähren. Jeder vierte freie Tag muß auf einen Sonntag fallen.

Jedem Angestellten, der mindestens ein halb Jahr bei der Gesellschaft thätig ist, muß ein Erholungsurlaub von 10 Tagen pro Jahr gewährt werden.

Urlaub in besonderen Fällen (Krankheits-, Todesfällen u. s. w.) ist ebenfalls zu gewähren.

Das Gehalt ist sowohl für die freien Tage, wie auch für die Urlaubszeit weiter zu zahlen.

Angestellten, die zu militärischen Übungen eingezogen werden, ist das Gehalt weiter zu zahlen unter Abzug des Betrages, der den zu Übungen Eingezogenen vom Staate gezahlt wird.

4. Versetzungen nach anderen Bahnhöfen müssen den verheirateten Angestellten mindestens 3 Monate, den unverheirateten mindestens 4 Wochen vorher bekannt gegeben werden.

5. Neuangestellte müssen nach dreimonatlicher Probezeit fest angestellt werden.

6. Bekleidung.

Abzüge vom Gehalt für Bekleidung dürfen nicht gemacht werden. Für die Führer sind wasserdichte Regenmäntel zu liefern.

7. Strafen.

Geldstrafen dürfen nicht verhängt werden.

Falsch durchlochte Fahrscheine müssen von den Kontrolleuren oder Hofverwaltern kassiert werden.

8. Für jeden Bahnhof ist von den Angestellten eine Kommission zu wählen.

Diese hat alle dienstlichen Streitigkeiten und Differenzen zwischen Angestellten und ihren Vorgesetzten zu prüfen. Desgleichen hat sie Beschwerden der Angestellten über dienstliche Verhältnisse entgegenzunehmen. Falls diese berechtigt sind, hat sie bei der Direktion die Abhilfe der Übelstände zu bewirken.

Auch sind dieser Kommission auf Verlangen die Gründe bei Entlassungen von Angestellten anzugeben.

Digitized by Google

9. Die Pensionskasse muß spätestens am 1. Juli 1900 in Kraft treten.

Die Entscheidung über die Pensionierung von Angestellten ist einer Kommission zu übertragen, welche zur Hälfte aus Vertretern der Angestellten und zur anderen Hälfte aus Vertretern der Direktion besteht. Als unparteiischer Vorsitzender soll der Vorsitzende des Berliner Gewerbegerichts, z. Zt. Herr Assessor von Schulz, fungieren.

Die Vertreter der Angestellten sind mittelst geheimer Abstimmung von diesen selbst zu wählen.

10. Bei der Krankenkasse ist die freie Arztwahl einzuführen. Ferner ist das Krankengeld 26 Wochen lang zu gewähren.

11. Den Vorgesetzten soll zur Pflicht gemacht werden, sich im Verkehr mit den Angestellten eines anständigen Tones zu befleißigen.

Da die Herren Oberbetriebsinspektor Stavenow und Oberkontrolleur Krause sich in beschimpfender Form über die Angestellten geäußert haben, da außerdem die Behandlung der Angestellten seitens dieser Herren alles zu wünschen übrig läßt, wird verlangt, daß die beiden Herren in ein Ressort versetzt werden, in dem sie mit den Angestellten nicht in direkte Berührung kommen.

12. Allgemeines.

a) Bei Lohnzahlungen ist den Angestellten eine Lohnaufrechnung auszuhändigen.

b) Es sollen an sämtlichen Wagen pneumatische Bremsen und hellertönende Glocken angebracht werden.

c) An den Haltestellen sind Bedürfnisanstalten für die Angestellten zu errichten.

d) Neueinzustellende sind vom Arbeitsnachweis des Centralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter, Bischofstr. 13 I, zu entnehmen.

e) An besonders gefährlichen Kreuzungspunkten sind Signalwärter aufzustellen.

f) An den Endstationen sind Leute zum Wagenschieben anzustellen.

13. Maßregelungen wegen dieser Lohnbewegung dürfen nicht stattfinden.

Noch unterm 11. Mai hatte die Direktion folgenden Erlaß an die Bediensteten gerichtet, um dieselben von einer festen Organisation fernzuhalten:

„Dem Vernehmen nach sind in letzter Zeit unter unserem Personal agitatorische Bestrebungen im Gange zur Erzielung günstigerer Gehalts- und Dienstverhältnisse. Wir erwarten, daß die Angestellten ihre Wünsche

Digitized by Google

durch gewählte Vertreter uns unterbreiten, worauf wir getreu unseren bisherigen Grundsätzen in eine wohlwollende Prüfung der gemachten Vorschläge eintreten werden.

„Es bedarf wohl nur des Hinweises, um unsere Angestellten von unüberlegten Schritten abzuhalten."

Dieser Erlaß war indessen vollkommen wirkungslos, da er zu spät kam. Allenfalls hätte sich die ganze Bewegung um diese Zeit noch dadurch aufhalten lassen, daß die Direktion im letzten Augenblick aus sich selbst heraus eine wesentliche Verbesserung der Arbeitsverhältnisse eintreten ließ. Dies geschah aber nicht, trotzdem sich auch die Bediensteten der südlichen und westlichen Vorortbahn der Bewegung anschlossen.

Zu den oben aufgeführten Forderungen verhielt sich die Direktion bei den Verhandlungen mit der von den Angestellten eingesetzten Kommission in der Zeit vom 16. bis 18. Mai nicht gänzlich ablehnend. Aber gerade in den wichtigsten Punkten — Verkürzung der Arbeitszeit und Einführung der neuen Lohnskala — gab sie wegen der hohen auf etwa 3—4 Millionen Mark berechneten Mehrausgabe nur teilweise nach. Auch wollte sie nur mit ihrem Personal, dagegen nicht mit den in die Kommission gewählten, socialdemokratischen Vertrauensmännern verhandeln. Infolgedessen kam eine Einigung nicht zu stande. Die Gesellschaft appellierte an das Publikum durch eine Bekanntmachung in den Tageszeitungen, in welcher sie darzulegen suchte, daß sie den Forderungen ihrer Bediensteten ein großes Entgegenkommen gezeigt hätte. Nur die gegen die Erhaltung der notwendigen Disciplin und die Freiheit der Straßenbahnverwaltung in Bezug auf die Auswahl der neu einzustellenden Arbeitskräfte gerichteten agitatorischen Forderungen hätte sie nicht bewilligen können. Von den Aufsichtsbehörden wurde das Verhalten der Direktion durchaus gebilligt. Es kam dies einerseits bei den Konferenzen zum Ausdruck, an denen der Minister des Innern, der Eisenbahnminister, Vertreter des Polizeipräsidiums sowie die Direktoren der Gesellschaft teilnahmen. Andererseits gaben die genannten Minister ihre Ansicht anläßlich einer Interpellation im Abgeordnetenhause zu erkennen. Sie hätten schon im verkehrspolizeilichen Interesse event. gegen eine bedingungslose Bewilligung der Forderungen der Angestellten, soweit sie mit der Disciplin und Aufrechterhaltung der Ordnung nicht mehr vereinbar waren, einschreiten müssen. Die Lohnkommission der Angestellten wiederum erließ eine Kundgebung an die Berliner Bevölkerung, in der sie ihren Standpunkt zu rechtfertigen suchte. Die Direktion hätte in ihrer Erklärung nichts davon erwähnt, daß sie sich Maßregelungen wegen Beteiligung an der Lohnbewegung vorbehalten habe.

Digitized by Google

Inzwischen waren auch von dem Vorsitzenden des Berliner Gewerbegerichts Verhandlungen mit den Führern der Bahndirektion zu dem Zwecke gepflogen worden, die Differenzen zwischen den Parteien noch vor Ausbruch des Strikes zu schlichten. Die Führer waren ja nicht abgeneigt, im Falle eines Vergleiches die weniger wichtigen Forderungen aufzugeben. Indessen lehnte die Direktion noch am 18. Mai nachmittags alle Vergleichsverhandlungen ab.

In den beiden großen Versammlungen der Straßenbahner in der Nacht vom 18. zum 19. Mai wurde dann der allgemeine Ausstand beschlossen. Es gehörten dazu: Führer, Schaffner, Kutscher, Weichensteller, Weichenreiniger, Streckenwärter, Vorleger, Wagenwäscher, Stallleute.

Am Vormittag des 19. Mai riefen die Ausständigen bereits das Einigungsamt des Berliner Gewerbegerichts offiziell an. Die Direktion lehnte jedoch noch an demselben Tage wiederum die Vermittlung ab. Sie führte aus, daß sie ein sachliches Bedürfnis zur Anrufung des Gewerbegerichts als Einigungsamt nicht anerkenne, da den Bediensteten nur ein Arbeitgeber gegenüberstände, mit dem sich ohne Schwierigkeiten unmittelbar verhandeln ließe. Außerdem fänden die Bestimmungen der Gewerbeordnung und des Gesetzes über die Gewerbegerichte auf Eisenbahnunternehmungen keine Anwendung. Letztere Ansicht ist übrigens von Dr. Schalhorn in der Socialen Praxis (Nr. 42, Jahrg. 1900 S. 1080—82) widerlegt worden. Wir sind außerdem der Meinung, daß die Direktion hätte abwarten sollen, ob sich das Einigungsamt selbst für zuständig halten würde. Den anderen Grund hat sie nachher selbst nicht für stichhaltig erachtet, da sie sich später doch dem Spruche eines Schiedsrichters fügte. Aller Wahrscheinlichkeit nach wäre durch das Zusammentreten des Einigungsamtes der Ausstand sofort beendet worden.

Nunmehr dauerte derselbe vom Morgen des 19. bis zum 21. Mai, an welchem Tage sich die Direktion mit der Ernennung des Oberbürgermeisters Kirschner zum Schiedsrichter einverstanden erklärte. Über den näheren Verlauf des Strikes, sowie über die gewaltigen Schäden, die dadurch dem Berliner Verkehrsleben zugefügt wurden, geben uns die damaligen Schilderungen in den Tageszeitungen genügende Aufklärung. Zu bedauern sind die vorgekommenen tumultuarischen Scenen, denen sogar Menschenleben zum Opfer gefallen sind. Indessen muß den Streikenden das lobenswerte Zeugnis ausgestellt werden, daß sie an diesen Tumulten nicht beteiligt waren. Fremde Arbeiter hatten dieselben hervorgerufen, während die Straßenbahner selbst den Verlauf der Dinge in aller Ruhe abwarteten.

In zwei am Montag, den 21. Mai, vormittags, abgehaltenen großen

Digitized by Google

Versammlungen beschlossen sie, nachdem die Direktion bekannt gegeben hatte, daß sie jeden, der nicht bis zum Montag Mittag zur Arbeit erschienen wäre, unter Einziehung seiner Kaution als entlassen betrachte, den Oberbürgermeister Kirschner um seine Vermittelung anzugehen. Derselbe sagte bereitwilligst zu; auch die Direktion der Gesellschaft war jetzt, wie erwähnt, damit einverstanden. Noch am Montag Mittag kam eine Einigung zu stande. Die einzelnen seitens der Straßenbahner durch den Strike gemachten Errungenschaften haben wir zwar bereits im Laufe unserer Abhandlung größtenteils erwähnt, jedoch wollen wir dieselben der Übersicht wegen nach einer dem „Courier" entnommenen Zusammenstellung hier noch einmal wiedergeben:

Das Gehalt wird nach der auf S. 480 angegebenen Lohnskala festgesetzt.

Für Weichensteller und Stallleute wird der Lohn auf 3 Mk. pro Tag erhöht; er steigt in bestimmten Zeiträumen um 25 Pf., bis zum Höchstbetrage von 4 Mk.

Die Kilometergelder bleiben bestehen. Diese Bestimmungen haben rückwirkende Kraft.

Die tägliche Dienstzeit beträgt für Führer 9 Stunden, Schaffner 11 Stunden durchschnittlich.

Der Dienst für Einsetzwagen muß innerhalb 14 Stunden abgeleistet sein.

Die Haltezeit an den Endstationen beträgt nach Möglichkeit 12 Minuten und wird als Dienst berechnet.

Die Ableistung des täglichen Dienstes erfolgt durch Schichtwechsel.

Überstunden werden mit 50 Pf. bezahlt, bisher mit 25 Pf.

Instruktionsstunden werden von nun an als Überstunden bezahlt.

Das Verschicken der Beamten nach anderen Bahnhöfen wird so viel als möglich vermieden werden. In unvermeidlichen Fällen wird der Weg als Überstunde bezahlt.

Jedem Angestellten wird ein freier Tag in der Woche gewährt. Innerhalb sieben Wochen muß ein solcher freier Tag auf einen Sonntag fallen.

Nach dreijähriger Thätigkeit wird jedem Angestellten auf Antrag unter Fortzahlung des Gehalts Urlaub gewährt.

Bei Einziehung zu militärischen Übungen wird das Gehalt weiter gezahlt.

Versetzungen nach anderen Bahnhöfen werden den Angestellten rechtzeitig vorher angezeigt.

Neuangestellte werden nach 6 monatlicher Probezeit fest angestellt.

Abzüge für Bekleidung werden nicht gemacht.

Digitized by Google

Den Führern werden wasserdichte Regenmäntel geliefert.

Geldstrafen werden nur mehr in besonderen Fällen verhängt.

Falsch durchlochte Fahrscheine werden von den Kontrolleuren resp. Hofverwaltern kassiert.

Auf jedem Bahnhof wird eine Kommission gewählt, welche vierteljährlich mit der Direktion über etwaige Beschwerden konferiert.

Die Pensionskasse tritt mit dem 1. Juli 1900 in Kraft. Die Verwaltung derselben ist eine gemeinsame. Über Pensionierungen entscheidet eine Kommission von zwei Ärzten, je einer davon wird von der Direktion resp. von der Verkehrsdeputation des Magistrats bestimmt. Können diese sich über einen bestimmten Fall nicht einigen, so entscheidet ein weiterer vom Magistrat vorgeschlagener Arzt.

Auf jedem Depot werden in Zukunft mindestens zwei Ärzte angestellt.

Die Einführung der freien Arztwahl bleibt der Generalversammlung der Kasse überlassen.

Die Sache bezüglich des Oberbetriebsinspektors Stavenow und des Oberkontrolleurs Krause soll untersucht und dann erst zur Entscheidung gebracht werden.

Lohnaufrechnungen werden den Angestellten von nun ab eingehändigt.

An den Wagen werden helltönende Glocken und pneumatische Bremsen angebracht.

Bedürfnisanstalten werden nach Möglichkeit an den Endhaltestellen errichtet.

An gefährlichen Punkten werden Signalwärter aufgestellt.

Durch Handschlag versprechen die Direktoren, daß Maßregelungen nicht stattfinden.

Bereits am Dienstag, den 22. Mai 1900, war der Betrieb der Großen Berliner Straßenbahn im vollen Gange. Der größere Teil von den Zugeständnissen der Direktion ist bereits zur Durchführung gelangt. Ob die Angestellten dauernd in dem Genusse derselben bleiben werden, wird die Zukunft lehren.

Immerhin wird die neu geschaffene Beschwerdekommission hierfür wirken können. Dieselbe soll übrigens nach der späteren Auslegung seitens der Direktion nicht von den Angestellten gewählt werden, sondern sie soll dadurch zu stande kommen, daß gemeinsame Erörterungen zwischen der Direktion und den dienstältesten Kutschern, Fahrern und Schaffnern des betreffenden Bahnhofs stattfinden. Die Angestellten scheinen ursprünglich andere Absichten gehabt zu haben. Denn in der Versammlung im Feenpalast am

Digitized by Google

Montag wurde der für die Verhandlungen vor dem Oberbürgermeister gewählten Kommission der Auftrag gegeben, in folgenden Punkten nicht nachzugeben:

1. Die Zugehörigkeit zur Organisation, dem Centralverbande der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands, darf nicht in Frage kommen.

2. Maßregelungen aus Anlaß des Ausstandes dürfen nicht stattfinden.

3. Auf jedem Bahnhofe muß eine Kommission oder ein Ausschuß von dort Angstellten gebildet werden, der sich mit der Direktion bei Beschwerden in Verbindung setzen und bei Entlassungen von Beamten gehört werden muß.

Inzwischen ist eine ganze Anzahl von Bediensteten wegen ihrer weiteren Beteiligung am Centralverband und wegen erneuter Agitationen von der Direktion entlassen worden. Dieselbe will ihr Versprechen, Maßregelungen nicht vorzunehmen, nur auf die früheren Lohnbewegungen verstanden wissen. Um gegen die Entlassungen Stellung zu nehmen, hielten die Bediensteten am 12. Juni wiederum eine große Versammlung ab; in derselben wurde eine Resolution gefaßt, in der an dem Verhalten der Direktion Kritik geübt wurde. Letztere hat jedoch ihren Standpunkt durch eine Bekanntmachung in den Tagesblättern dargelegt.

Übrigens traten z. Zt. des Ausstandes bei der Großen Berliner Straßenbahn, der westlichen und südlichen Vorortbahn auch die Angestellten von Siemens und Halske in eine Lohnbewegung ein. Dieselbe wurde jedoch sofort dadurch beigelegt, daß die Direktion ohne weiteres den größten Teil ihrer Forderungen bewilligte. Wir heben nur folgende Zugeständnisse hervor:

1. Wegen der Regelung der Dienstzeit ist man mit der erhobenen Forderung grundsätzlich einverstanden.

2. Die Überstunden werden mit 50 Pf. bezahlt.

3. Wagenführer erhalten 4, Schaffner 3 freie Tage im Monat.

4. Jeder Angestellte erhält jährlich einen Erholungsurlaub.

5. Es sollen Versuche mit wasserdichten Mänteln für Wagenführer gemacht werden.

6. Es kann auf jedem Bahnhofe eine Beschwerdekommission von Angestellten gewählt werden.

Wenn es auch zu bedauern ist, daß die Angestellten der Straßenbahnen unter der Flagge einer socialdemokratischen Gewerkschaft segeln mußten, um bessere Arbeitsverhältnisse zu erlangen, so glauben wir nach unserer Kenntnis der Dinge doch hoffen zu dürfen, daß der größte Teil derselben den Central-

Digitized by Google

Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter nur als Mittel zum Zweck benutzt hat und sich jetzt wieder von ihm lossagen wird. Nur ein kleiner Bruchteil der Bediensteten gehört aus politischer Überzeugung der Socialdemokratie an, während das Gros derselben stets ferngestanden und auch wieder fern bleiben wird. So lesen wir in der erwähnten Kundgebung der Lohnkommission an das Publikum: „Wir erklären ferner, daß wir mit irgendwelchen parteipolitischen Bestrebungen nichts zu thun haben, und daß jedem Redner in unseren Versammlungen ohne weiteres das Wort entzogen würde, der für irgend eine Partei Propaganda machen würde." Wohlthuend berühren das Ohr des Socialpolitikers die Worte, welche der Schaffner Ascher in der in der Nacht vom 18. zum 19. Mai im Feenpalast abgehaltenen und doch zweifellos von dem socialdemokratischen Central-Verband geleiteten Versammlung aussprach: Es sei unwahr, daß die Beamten socialdemokratischen Ideen huldigten. Sie suchten nur, wie jeder andere Beamte, ihre Lage zu verbessern. Schon heute hat sich ein engerer Verband der Straßenbahner gebildet, welcher der Socialdemokratie durchaus fernsteht. Vor allen Dingen aber scheint es uns eine günstige Vorbedeutung zu sein, daß lediglich aus dem Kreise der Straßenbahner der Wunsch hervortrat, den Oberbürgermeister Kirschner als Schiedsrichter zu erwählen und so die endgültige Entscheidung über die streitigen Punkte nicht in die Hand der Socialdemokratie, sondern in die eines auf dem Boden der heutigen Wirtschaftsordnung stehenden Mannes zu legen.

IV. Das Omnibuswesen.

Polizeireglement, Art und Zahl der Angestellten, Vorbedingungen, Kaution, Arbeitsvertrag, Beförderung, Dienst- und Lebensalter.

Das Berliner Omnibuswesen ist noch der Polizeiverordnung, betreffend den Betrieb des Omnibusfuhrwesens vom 3. Januar 1865, unterstellt. Hinsichtlich des Personals fordert dasselbe etwa Folgendes:

1. Ein Mindest-Lebensalter von 18 Jahren auch für die Zureiter der Pferde.
2. Kondukteure und Kutscher müssen zuverlässig sein und dürfen weder dem Trunke ergeben, noch mit auffälligen, körperlichen oder geistigen Gebrechen behaftet sein. Kutscher haben überdies nachzuweisen, daß sie des Fahrens und der Behandlung der Pferde kundig sind.
3. Kondukteure und Kutscher müssen einen polizeilichen Fahrschein erhalten haben.

Digitized by Google

4. Die Annahme und Entlassung von Kutschern und Kondukteuren hat der Unternehmer dem Polizeikommissar binnen 24 Stunden schriftlich zu melden.
5. Der Unternehmer hat eine Dienstkleidung zu liefern.
6. Kutscher und Kondukteure haben jeden Wechsel ihrer Wohnung dem Kommissar zu melden.
7. Das Rauchen während der Fahrt ist verboten.

Über die weiteren Pflichten der Omnibusbediensteten wollen wir später sprechen.

Das Personal zeigt eine einfachere Zusammensetzung als dasjenige der Straßbahnen. Nur die großen Omnibus-Unternehmungen haben zugleich eigene Werkstätten für Neubau und Reparatur des Betriebsmaterials. Nachstehende Tabelle giebt über die Arten und die Zahl der Angestellten einigen Aufschluß:

Arten und Zahl der Bediensteten bei den Omnibus-Unternehmungen Berlins.

Arten der Bediensteten.	Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.	Neue Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.	Berliner Spediteur-Verein	Berliner (Nacht-)Omnibus-Gesellschaft Gebr. Pleil.	Neue Berliner Nacht-Omnibus-Linie.	(Nacht-)Omnibus-Compagnie Berlin.	Zusammen.
A. Direktoren, Betriebsleiter, Verwaltungspersonal . .	31	8	2	1	1	4	47
B. Betriebspersonal.							
I. Fahrpersonal.							
Kutscher	273	230	55	7	8	31	604
Schaffner	282	230	56	7	8	31	614
Kontrolleure . . .	8	6	6	—	1	1	22
II. Stalleute, einschließlich Wagenwäscher . . .	322	230	31	—	—	12	595
III. Werkstättenpersonal.							
Schmiede	90	66	10	—	—	—	166
Zus.	1006	770	160	15	18	79	2048
Hiervon entfallen auf das Fahrpersonal	563	466	117	14	17	63	1240

Hiernach sind bei den Omnibusbetrieben rund 2100 Personen beschäftigt, von denen wiederum der größte Teil dem Fahrpersonal angehört. Am Ende des Jahres 1898 besaßen 1836 Kutscher und 1914 Schaffner

Digitized by Google

einen polizeilichen Fahrschein; hiervon waren jedoch nach den Angaben des Königlichen Polizeipräsidiums nur 534 Kutscher und 501 Schaffner, zusammen 1035, im Dienste thätig.

Für die Erlangung des Fahrscheines seitens der Kutscher und Kondukteure gelten dieselben Bestimmungen, wie beim Droschkenwesen. Eine besondere Probezeit hat das Omnibuspersonal nicht durchzumachen, sondern es wird, falls es gewisse Vorbedingungen erfüllen kann, sofort nach den geltenden Grundsätzen beschäftigt. Nur bei der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft sind Kutscher und Schaffner in der ersten Zeit ihrer Thätigkeit etwas ungünstiger gestellt. Sie erhalten zuerst nur Tagelohn und nur 2 freie Tage im Monat bezahlt.

Die beiden großen Unternehmungen, die Allgemeine und die Neue Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft, schließen einen schriftlichen Arbeitsvertrag mit ihren Bediensteten; die anderen Unternehmer treffen nur mündliche Vereinbarungen. Die gesetzliche Kündigungsfrist von 14 Tagen wird allgemein ausgeschlossen; es gilt fast überall 24stündiges beiderseitiges Kündigungsrecht.

Bei den beiden großen Gesellschaften haben nur die Schaffner eine Kaution zu stellen, und zwar 75 Mk.; die anderen Unternehmer fordern von Schaffner und Kutscher je 50 Mk.; beim Berliner Spediteurverein stellen auch die Stallleute 10 Mk. Kaution. Dieselbe muß meist voll eingezahlt werden und haftet für Schäden, welche dem Unternehmer durch Schuld des Personals erwachsen. Es sind uns jedoch Klagen über eine allzu große oder ungerechte Inanspruchnahme der Kautionen nicht bekannt geworden. Die Kutscher werden fast ausschließlich den Stallleuten entnommen; der Spediteurverein stellt die Anwärter, falls sie schon einen Fahrschein haben, vorläufig erst als Bodenarbeiter im Speditionsbetriebe ein. Dieselben fungieren dann zunächst aushilfsweise als Reservekutscher oder Schaffner. Eine Aussicht auf Beförderung in eine bessere Stellung, z. B. in diejenige eines Kontrolleurs, ist nur in geringem Maße vorhanden. Im allgemeinen herrscht eine große Nachfrage nach Arbeit, namentlich bei den Schaffnern. Indessen sind auch hier wirklich *gute* Kutscher geradezu *knapp*.

Das Lebensalter der Bediensteten schwankt zwischen dem vollendeten 18. und dem 60. bis 70. Jahre. Die meisten Angestellten sind direkt vom Militär gekommen. Nach vollendetem 36. Lebensjahre wird in der Regel niemand mehr angenommen. Das Dienstalter ist beim Fahrpersonal ziemlich hoch, sehr gering dagegen bei den Stallleuten, bei denen ein beständiger Wechsel eintritt. Nach den erwähnten Lohnermittelungen des statistischen

Digitized by Google

Amtes der Stadt Berlin betrug im Jahre 1895 die Arbeitsdauer der Kutscher bei 41,2 %, diejenige der Schaffner bei 30,6 % mehr als 300 Arbeitstage. Abgesehen von den Kutschern, welche meist schon vor ihrem Eintritt in den Omnibusbetrieb dem Kutscherstande angehörten, setzt sich das Personal, ebenso wie dasjenige der Straßenbahnen, aus allen möglichen Berufsklassen zusammen.

Beschreibung des Dienstes, Arbeitszeiten, Ruhepausen, Sonntagsruhe, Urlaub.

A. Beschreibung des Dienstes, Arbeitszeiten, Ruhepausen.

Das Fahrpersonal.

Die Thätigkeit des Fahrpersonals bei den Omnibussen ist eine einfachere als bei den elektrischen Straßenbahnen. Die Omnibusschaffner beklagen es sehr, daß man ihnen seit etwa 10 Jahren die Sitzgelegenheit genommen hat. Bei der Beurteilung der Obliegenheiten des Omnibuskutschers fällt ins Gewicht, daß derselbe einen der Unbill von Wind und Wetter besonders exponierten Platz in ziemlicher Höhe vom Erdboden einnimmt, während der Straßenbahnkutscher wenigstens ein Dach über sich hat, und daß derselbe ferner fortwährend zum Aufnehmen resp. Aussteigen der Fahrgäste halten muß. Im großen und ganzen aber ist, wie gesagt, der Dienst des Omnibus-Fahrpersonals einfacher und weniger intensiv als derjenige der Straßenbahnbediensteten. Dafür dauert der Dienst bei den Omnibussen aber auch viel länger. Als ein schwerer Mißstand wird es empfunden, wenn das Fahrpersonal zu Putz- und Reinigungsarbeiten herangezogen wird. Bisher mußten die Kutscher fast allgemein ihre Wagen selbst waschen, wozu noch das Schmieren der Achsen kam. Die Schaffner hatten die Wagen im Innern auszustäuben und die Lampen und Messingteile zu putzen. Infolge der Lohnbewegung bei der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft im Frühjahr dieses Jahres ist jedoch das Fahrpersonal überall von der Verpflichtung, Nebenarbeiten zu leisten, entbunden worden. Es sind jetzt bei allen Unternehmern besondere Wagenwäscher dafür angestellt. Nur das Anspannen der Pferde müssen die Kutscher auch jetzt noch selbst besorgen, falls sich nicht der Stallmann durch ein Trinkgeld von 20—30 Pf. dafür gewinnen läßt. Früher hatte doch sowohl der Kutscher als auch der Schaffner mit den Putz- und Reinigungsarbeiten zusammen immerhin eine Stunde länger zu arbeiten als jetzt. Das Waschen der Wagen konnten die Kutscher entweder abends gleich nach der Heimkehr oder morgens besorgen. Die Schaffner brauchen jetzt nur am Morgen ihre

Digitized by Google

Fahrscheine aus dem Bureau zu holen und abends die Tageskasse abzuliefern.

Die Bemühungen des Königlichen Polizeipräsidiums, die erwähnten „Düsseldorfer" Grundsätze auch bei den Omnibussen zur Einführung zu bringen, sind nur von geringem Erfolge gekrönt gewesen. Nicht nur die darin festgesetzte Durchschnitts-Arbeitszeit (12 St. im Winter, 12½ im Sommer), sondern auch die Maximalarbeitszeit eines einzelnen Tages (14 St.) wird fast durchgehend bedeutend überschritten. Was wir bei den Straßenbahnen von dem Abzug der Haltezeiten an den Endstationen von der täglichen Gesamtarbeitszeit gesagt haben, gilt auch von den Omnibussen. Dieselben sollten billigerweise als Dienst gerechnet werden. Da sie bei den Omnibussen nach dem Fahrplan regelmäßig 8—10 Minuten betragen, so muß natürlich die nach den Düsseldorfer Grundsätzen berechnete Arbeitszeit bedeutend geringer erscheinen als die wirkliche Gesamtarbeitszeit. Außerdem werden die 8—10 Minuten häufig durch Verzögerungen im Verkehr, die im Winter bei Schneefall zur Regel werden, bis auf 3—5 Minuten gekürzt; im Sommer wiederum müssen die Kutscher den Pferden an den Endstationen reichlich Wasser geben und ihnen die Füße kühlen.

Die Unternehmer erklären, daß eine umfangreichere Verkürzung der Arbeitszeiten resp. die Einführung von Mittagspausen nur unter wesentlicher Schwächung der Rentabilität ihrer Unternehmungen vorgenommen werden könnte. Z. B. kostet die Gewährung der 2—3stündigen Mittagspause der Neuen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft ca. 60 000 Mk. jährlich.

Bei der Allgemeinen Berliner Omnibus-Gesellschaft erscheinen alle Kutscher und Schaffner kurz vor 7 Uhr auf dem Bahnhofe. Um 7 beginnen die ersten Wagen vom Hofe zu fahren. Der Fahrdienst dauert dann ununterbrochen bis 11 Uhr abends. Die letzten Wagen — es sind dies diejenigen, welche auch morgens zuletzt abgefahren sind — kommen erst um ½12 Uhr nachts aufs Depot. Die durchschnittliche Arbeitszeit kann auf 16½ Stunde angenommen werden. Die Leute sind also eigentlich von 6 Uhr morgens bis 12 Uhr nachts, d. h. 18 Stunden auf den Beinen, so daß ihnen nur eine Nachtruhe von kaum 6 Stunden verbleibt. Ein Familienleben haben sie dabei überhaupt nicht. Eine Pause für das Einnehmen des Mittagsbrotes wird überhaupt nicht gewährt; dasselbe muß während der kurzen Pause an der Endhaltestelle verzehrt werden.

Günstiger liegen die Verhältnisse bei der Neuen Berliner Omnibus-Aktingesellschaft. Hier beginnt der Dienst durchschnittlich um 6 Uhr. Er ist aber durch eine längere Pause, welche dadurch herbeigeführt wird, daß

Digitized by Google

Dienstplan der Schaffner und Kutscher zum Winterfahrplan 1899/1900.

Linie	Zu leistende Touren.	Dienstantritt.	Vorbereitung zum Fahrdienst.	Zuführung zur Kaltstelle.	Fahrdienst. Pause von	Pause bis	Fahrdienst. von	bis	Zuführung nach dem Depot.	Kasse abgeben begw. Perronschaffner.	Dienstende.	Gesamtdienst Std.	Gesamtdienst Min.	Abzüglich Haltezeiten.	Abzüglich Std.	Abzüglich Min.	Verbleiben Dienststunden. Std.	Verbleiben Dienststunden. Min.	Zuführung zum Depot.
Thaerstr.—Bahnhof Gr. Görschenstr.	6	6 30	20	10	7 00	11 02	11 02	1 08	1 08	9 11	10	10	9 31	12	55	11 à 10	1	40	11	15	III
Goltzstr.—Spittelmarkt	10	6 25	20	—	6 45	10 31	10 31	1 07	1 07	10 13	—	10	10 23	13	22	19 à 8	2	22	10	50	II
Nixdorf—Rosenthaler Thor	6	5 40	20	30	6 30	12 00	12 50	3 00	3 00	9 20	30	10	10 10	14	20	11 à 10	1	40	12	40	VI
Stettiner Bahnhof—Kreuzberg	9	6 05	20	5	6 30	10 52	10 52	1 52	1 52	11 00	5	10	11 13	14	10	17 à 8	2	06	12	04	V
							9 22	9 29	9 29	12 45											
Moabit—Alexanderplatz	8	5 40	20	15	6 15	9 22	12 45	12 52	12 52	4 08	15	10	7 56	13	47	14 à 9	2	06	11	41	IX
							4 08	4 15	4 15	7 31											
Görlitzer Bahnhof—Stettiner Bahnhof	8	9 20	—	5	9 25	10 29	—	—	—	—	5	10	10 44	13	24	16 à 9	2	24	11	—	VI
Danzigerstr.—Anhalter Bahnhof	8	5 50	20	20	6 30	1 00	1 00	4 20	4 20	11 02	20	10	11 32	14	22	15 à 8	2	—	12	22	VII
Nettelbeckstr.—Heinrichsplatz	7	7 47	—	30	8 17	9 56	—	—	—	—	30	10	10 26	14	49	7 à 9	2	13	12	36	VI
							8 32	8 42	8 42	10 54						7 à 10					
							10 54	11 03	11 03	1 15											
Brunnenstr.—Schöneberg	6	6 10	20	—	6 30	8 32	1 15	1 25	1 25	3 37	—	10	8 20	13	32	12 à 10	2	—	11	32	VII
							3 37	3 46	3 46	5 58											
							5 58	6 08	6 08	8 20											
Brunnenstr.—Marheinekeplatz	7	6 00	20	—	6 20	10 02	10 02	11 58	11 58	9 38	—	10	9 48	13	52	14 à 10	2	20	11	32	VII
Also Durchschnitt													13 51						11	47	

das Fahrpersonal für 1—2 Volltouren durch sogenannte Springer vertreten wird, unterbrochen. Diese Pause von 2—3 Stunden fällt nicht notwendig auf die Mittagszeit, da die Springer von einem Wagen zum andern übergehen. Sie kann auch an den Anfang oder das Ende des Dienstes fallen, so daß derselbe um 2—3 später anfängt oder früher aufhört. Die Gesamtarbeitszeit, also einschließlich aller Pausen an den Endstationen, beträgt hier nicht ganz 14 Stunden; sie schwankt zwischen 13 und $14^3/_4$ Stunden — die große Pause von 2—3 Stunden ist hierbei natürlich nicht als Dienst gerechnet. Dem Königlichen Polizeipräsidium wurde vorstehender Dienstverteilungsplan eingereicht.

Dieser Plan giebt uns ein beredtes Beispiel dafür, daß die Anwendung der Düsseldorfer Grundsätze die Arbeitszeiten viel geringer erscheinen läßt, als sie in Wirklichkeit sind. Es wird hier eine durchschnittliche Arbeitszeit von 11 St. 47 Min. herausgerechnet, während dieselbe in Wirklichkeit 13 St. 51 Min. beträgt. Die Düsseldorfer Grundsätze gewähren eben den Angestellten keinen genügenden Schutz.

Am kürzesten sind die Arbeitszeiten beim Berliner Spediteur-Verein. Die Pausen an den Endstationen betragen hier nur 3 Min., werden also seitens des Unternehmers nicht als Dienst angerechnet. Die Gesamtdienstzeit schwankt infolge der kurzen Pausen nur zwischen 8 und 14 Stunden. Der Durchschnitt beträgt 12 Stunden. Auch hier wird der Dienst durch Pausen von 2—3 Stunden in zwei Teile zerlegt.

Die Arbeitszeiten bei den Nacht-Omnibuslinien sind folgende:

Da keine Stallleute und Wagenwäscher vorhanden sind, muß das Fahrpersonal die Obliegenheiten derselben ebenfalls erfüllen. Die Kutscher erscheinen um 9 Uhr abends. Sie füttern und putzen zunächst die Pferde. Die Schaffner kommen erst um 10 Uhr, da sie nur die Messingteile, Lampen und Fenster zu putzen haben. Die Abfahrt vom Depot erfolgt zwischen $^1/_2$11 und $^1/_2$12, die Rückkehr zwischen $^1/_2$5 und 6 Uhr. Die Kutscher müssen dann noch die Wagen und Geschirre waschen, die Pferde füttern und den Stall reinigen. Sie können zwischen $^1/_2$8 und 8 Uhr nach Hause gehen. Die Schaffner haben morgens nur ihre Kasse abzuliefern. Hiernach stellt sich die Dienstzeit der Kutscher auf $11^3/_4$, diejenige der Schaffner auf $7^1/_4$ Stunde durchschnittlich. Während des Tages werden die Pferde von einem im Depot wohnenden Schaffner besorgt; derselbe hat die Pferde mittags zu füttern und zu tränken. Er erhält dafür den etwa 15 Mk. höheren Lohn eines Kutschers.

Überstunden kommen bei allen Kategorien von Omnibusbediensteten im allgemeinen nicht vor.

Digitized by Google

Die Stallleute und Wagenwäscher.

Der Dienst der Stallleute beginnt um 1/2 5 resp. 5 Uhr morgens und endigt um 9 resp. 1/2 10 Uhr abends. Er dauert also 16 1/2 Stunde. Er wird allerdings durch eine Mittagspause von 1 Stunde unterbrochen. Indessen fällt diese häufig genug aus, ohne daß dafür eine besondere Bezahlung eintritt. Einige Stallleute müssen in der Nacht Stallwachtdienst thun. Der Dienst der Wagenwäscher dauert ungefähr von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens, also 8 Stunden.

Die Handwerker.

Die Arbeitsverhältnisse der Handwerker sind bei den Omnibussen dieselben wie bei den Straßenbahnen, nämlich 12 St. Arbeit, von 6—6 resp. 7—7, mit Pausen im Gesamtbetrage von 2 Stunden. Nachtschicht kommt nicht vor.

B. Sonntagsruhe, Urlaub.

Mit der Sonntagsruhe ist es auch bei den Omnibussen schlecht bestellt. Allerdings werden hier die Angestellten Sonntags nicht mehr angestrengt als Wochentags, weil eine stärkere Inanspruchnahme der Omnibusse an den Sonntagen nicht stattfindet. Einen freien Sonntag erhalten sie aber beinahe ebenso selten wie die Straßenbahner, nämlich ungefähr alle 6—8 Wochen. Bei den größeren Unternehmungen liegen bisweilen die Verhältnisse auf einem Depot günstiger als auf dem anderen. Gelegenheit zum Besuche des Haupt- und Nebengottesdienstes ist ebenso wenig geboten, da ja die Leute den ganzen Tag über im Dienst sind. Nur die Neue Berliner Omnibusgesellschaft macht eine Ausnahme, da hier die 2—3stündige Pause zum Besuche des Gottesdienstes benutzt werden kann; auch bei den Nachtomnibussen liegen die Verhältnisse günstiger, insofern als die Leute den ganzen Tag über dienstfrei sind. Allerdings ist hier der Besuch des Gottesdienstes immer mit einer Entziehung des notwendigen Schlafes verknüpft.

Die Handwerker haben regelmäßig an jedem Sonntage frei; nur einzelne Schmiede müssen einige Stunden zum Beschlagen der Pferde auf dem Depot sein.

Auch bei den Omnibusbetrieben werden dem Fahrpersonal an Stelle der Sonntage Ruhetage in der Woche gewährt. Die beiden großen Unternehmerinnen geben vier bezahlte freie Tage im Monat. Da das Personal nicht so knapp ist wie bei den Straßenbahnen, so werden manchmal sogar

Digitized by Google

5—6 freie Tage zugelassen; jedoch werden auch dann nur 4 bezahlt. In der ersten Zeit ihrer Beschäftigung haben die Angestellten der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft nur Anspruch auf 2 bezahlte freie Tage. Die Ruhetage liegen indessen auch bei den Omnibussen nicht regelmäßig in bestimmten Zwischenräumen, sondern werden je nach dem Bedarf an Mannschaften verlegt. Die Leute wissen also auch hier niemals bestimmt, wenn sie wieder einen freien Tag haben. Indessen sind die Übelstände in dieser Beziehung doch nicht so schlimm wie bisher bei den Straßenbahnen. Es liegen überall höchstens 14 Dienst-Tage zwischen zwei Ruhetagen. Dem Übelstande, daß die Angestellten am abend *vor* dem freien Tage länger als sonst in Anspruch genommen werden, begegnen wir in den Omnibusbetrieben nicht, da der Betrieb hier überhaupt nicht so lange dauert. Beim Berliner Spediteurverein haben Schaffner und Kutscher *regelmäßig* an jedem 14. Tage frei; allerdings sind sie verschiedene Male im Monat einen halben Tag frei. Bei den Nachtomnibussen kennen die Angestellten eine „freie Nacht" überhaupt nicht. Wenn sie eine solche haben wollen, wird sie vom Lohn abgezogen. Die Schaffner und Kutscher der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft verlangten bei der Lohnbewegung im Frühjahr d. J. übrigens sogar 5 bezahlte freie Tage im Monat. Die Direktion soll dieselben auch bewilligt haben.

Natürlich ist es nirgends ausgeschlossen, daß die Angestellten zu speciellen Gelegenheiten (Hochzeit, Kindtaufe) auf besonderes Ansuchen auch einmal außerhalb des Rahmens obiger Bestimmungen über die Zahl der freien Tage einen Ruhetag erhalten; jedoch tritt eine Bezahlung dafür in den meisten Fällen nicht ein. Auf der anderen Seite tritt in denjenigen Fällen, in denen ein Angestellter weniger als die festgesetzte Anzahl von freien Tagen erhalten hat, eine besondere, also eine doppelte Bezahlung für den entzogenen Ruhetag ein. Indessen wird bei den Omnibussen die festgesetzte Zahl von Ruhetagen gewöhnlich innegehalten. Die Stallleute und Wagenwäscher stehen sämtlich im Tagelohn von 2,50 Mk. Da ihnen jeder freie Tag nicht bezahlt werden würde, so verzichten dieselben notgedrungen überhaupt darauf, einen solchen zu nehmen.

Einen mehrtägigen Erholungsurlaub erhalten nur einige ältere Angestellte der beiden großen Unternehmungen, Stallleute und Handwerker aber niemals. Im übrigen verschaffen sich auch hier Kutscher und Kondukteure durch Zusammenlegen der 4 freien Tage eines Monats einen mehrtägigen Urlaub.

Digitized by Google

Geld- und Naturalbezüge aller Art, Schadensersatzpflicht, Strafen.

Die Bezüge an Geld umfassen den eigentlichen Lohn, das Einkommen aus Überstunden, die Weihnachtsgratifikationen, Dienstprämien und Trinkgelder. Weihnachtsgratifikationen, Dienstprämien und Überstunden kommen indessen für die unteren Omnibusangestellten nicht in Betracht.

Der Lohn des Fahrpersonals wird in den ersten Monaten nach der Einstellung nach den wirklich geleisteten Arbeitstagen, und zwar mit 2,50 Mk. pro Tag bei Schaffnern und 2,75 Mk. bei Kutschern berechnet. Erst nach Ablauf einiger Monate wird dann ein festes Monatsgehalt gewährt. Dieses wird bei den beiden großen Unternehmungen monatlich, sonst halbmonatlich ausgezahlt. Das Monatsgehalt der Kutscher beträgt durchschnittlich bei

der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft jetzt 105 Mk., früher 90 Mk.,
der Neuen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft 95 Mk.,
dem Berliner Spediteur-Verein 105 Mk.,
den Nacht-Omnibussen 80 Mk.

Die Kutscher der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft erhielten früher außer obigen 90 Mk. noch 50 Pf. pro Tag für das Wagenwaschen, was bei 26 Arbeitstagen 13 Mk. ausmachte. Infolge der Lohnbewegung ist ihnen das Wagenwaschen abgenommen und ein festes Gehalt von 105 Mk. gewährt. Außer obigen Bezügen erhält der Kutscher gewöhnlich von seinem Schaffner einen Anteil an dessen Trinkgeld, und zwar durchschnittlich 25 Pf. pro Tag.

Das Monatsgehalt der älteren Schaffner beträgt durchschnittlich bei
der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft jetzt 100 Mk., früher 84 Mk.,
der Neuen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft 72 Mk. (65—80 Mk.),
dem Spediteur-Verein 60 Mk.,
den Nacht-Omnibussen 60 Mk.

Die Trinkgelder der Schaffner belaufen sich nach Abzug der Abgaben an den Kutscher (25 Pf.) und Stallmann (10 Pf.) auf mindestens 30 Mk. im Monat.

Als Dienstkleidung erhalten Kutscher und Schaffner eine Hose, einen Rock, einen Mantel, eine Mütze und einen Hut. Pelze werden den Kutschern nicht geliefert. Der Wert der Dienstkleidung ist für das Fahrpersonal auf nicht mehr als 30 Mk. im Jahre anzunehmen. Die Kutscher kaufen sich häufig einen Schafspelz für etwa 20 Mk.; derselbe hält viele Jahre hindurch vor; auch die Peitsche müssen sie sich selbst beschaffen. Die

Digitized by Google

Schaffner der Allgemeinen Omnibusgesellschaft müssen sich angeblich ihre Geldtasche selbst kaufen. Das Fahrpersonal hat, solange es in Uniform ist, das Recht auf freie Fahrt auf dem Deckfitz der Wagen. Unter Berücksichtigung aller erwähnten Umstände kann man das Jahreseinkommen der Kutscher im Durchschnitt auf rund 1250, dasjenige der Schaffner auf 1300 Mk. annehmen. Bei 314 Arbeitstagen ergiebt sich hiernach bei den Kutschern ein tägliches Einkommen von rund 4 Mk., bei den Schaffnern ein solches von rund 4,15 Mk. Die erwähnten Lohnermittelungen des statistischen Amtes der Stadt Berlin hatten für das Jahr 1895 ergeben, daß 40,5 % der Kutscher einen Lohn von 4,00—4,50 Mk., 16 % einen solchen von 3,50—4,00 Mk. hatten, und daß ferner 45,1 % der Schaffner einen Lohn von 2,50—3,00 Mk., 52,6 % einen solchen von 3,00—3,50 Mk. hatten. In den letztgenannten Summen sind aber die Trinkgelder nicht enthalten. Die Kontrolleure stehen sich im Einkommen nicht viel besser als die Schaffner.

Die Stallleute und Wagenwäscher erhalten einen Tagelohn von 2,50 Mk.; derselbe wird genau nach den wirklichen Arbeitstagen berechnet und monatlich ausgezahlt. Bei der Neuen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft beziehen die Stallleute im Anfang ein Monatsgehalt von 70 Mk., das nach ½ Jahr auf 75, nach 4 Jahren auf 80 und nach 10 Jahren auf 85 Mk. steigt. Die Wagenwäscher werden übrigens bei den beiden großen Gesellschaften nicht direkt von den Direktionen angenommen. Diese haben vielmehr das Waschen aller Wagen an einen Unternehmer für eine Pauschalsumme vergeben, der für die Wagenwäscher selbst zu sorgen hat.

Die Löhne der Handwerker und Tagearbeiter werden nach Stunden berechnet und wöchentlich ausgezahlt. Die Stundenlöhne sind dieselben wie bei den Straßenbahnen: Maler, Tischler u. s. w. erhalten 35—37½ Pf., Schlosser, Stellmacher 40—45 Pf. Am besten werden die Schmiede bezahlt, sie verdienen stets 45 Pf. pro Stunde, also ca. 120 Mk. im Monat.

Versicherung, Krankheiten, Unfälle, Ruhegehalt, Organisation.

Die Allgemeine und die Neue Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft haben jede eine besondere Betriebskrankenkasse. Die Angestellten der anderen Betriebe gehören der Allgemeinen Ortskrankenkasse gewerblicher Arbeiter und Arbeiterinnen an. Von diesen Kassen wird als Krankengeld die Hälfte des wirklich verdienten (bei den Betriebskrankenkassen) oder des durchschnittlichen Tagelohnes und als Sterbegeld das 25—30fache dieses Lohnes gezahlt. Die am meisten vorkommenden Krankheiten sind Lungenkatarrh, Rheumatismus und Bronchialkatarrh. Einige besondere Angaben über die Erkrankungen

Digitized by Google

der Omnibusangestellten haben wir bereits bei den Straßenbahnen erwähnt[1].

Gegen Unfall sind die Omnibusbediensteten bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft versichert. Die Zahl der Unfälle soll keine geringe sein. Bei eintretender Invalidität ist das Personal leider nur auf die Leistungen der gesetzlichen Alters- und Invaliditätsversicherung angewiesen. Ruhegehaltskassen sind noch bei keinem Omnibusbetriebe Berlins eingerichtet, aber sehr wünschenswert.

Ein Zusammenschluß von Omnibusangestellten zur Erlangung besserer Arbeitsverhältnisse hatte bis zum Frühjahr dieses Jahres nicht stattgefunden. Die Leute haben viel zu wenig Zeit, um eingehender über ihre Lage nachdenken zu können. Nur bei den Angestellten des Berliner Spediteur-Vereins hatte bereits im Jahre 1899 eine Lohnbewegung stattgefunden, deren Ergebnisse sich in den heutigen Arbeitsverhältnissen bei diesem Betriebe widerspiegeln. Von weit größerer Bedeutung war die Lohnbewegung unter den Kutschern und Schaffnern der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft im Frühjahr des Jahres 1900. Hinter dieser stand ebenfalls der Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands, der überhaupt seit dieser Zeit eine rührige Agitation unter dem Omnibuspersonal entfaltet. Auf seine Einwirkung hin hatten sich die Kutscher und Kondukteure genannter Gesellschaft mit folgenden Forderungen an die Direktion gewendet:

1. Die Kutscher verlangen 105, die Schaffner 100 Mk. Monatsgehalt.
2. Alle Nebenarbeiten, wie Wagenwaschen, Fensterputzen u. dergl., sollen fortfallen.
3. Es sollen mindestens 5 bezahlte freie Tage gewährt werden. Die Direktion hat klug gehandelt, diese Forderungen zu bewilligen, ohne daß es erst zu einer Niederlegung der Arbeit gekommen ist.

V. Die Dampfschiffahrt-Unternehmungen.

Einleitende Bemerkungen.

Bedeutung für den öffentlichen Verkehr haben die Dampfschiffe in Berlin erst seit dem Jahre 1896 erlangt, und auch dann nur für den bloßen Vergnügungsverkehr nach den romantisch gelegenen Ufern der Ober- und Unterspree. An eine Entwicklung, wie sie London auf der stets eisfreien Themse oder Paris durch seine bateaux omnibus aufzuweisen hat,

[1] S. o. S. 471.

Digitized by Google

ist hier nicht zu denken. Immerhin ist es nicht ausgeschlossen, daß die Dampfschiffe, nachdem jetzt die Brücken der Stadt alle eine genügende Durchfahrthöhe erhalten haben, wenigstens im Sommer dem allgemeinen Personenverkehr (also nicht bloß dem Vergnügungsverkehr) dienstbar gemacht werden und somit noch einen gewaltigen Aufschwung nehmen können.

Das älteste Berliner Dampfschiffahrtunternehmen, die Krahngesellschaft, welche bisher vom Bahnhof Bellevue aus die Unterspree und die Havelseen befuhr, hat im Sommer 1900 die Personenbeförderung ganz eingestellt und widmet sich nur noch der Beförderung von Gütern zwischen Berlin und Hamburg. Abgesehen von einzelnen kleineren Unternehmern kommt für Berlin nur noch die im Jahre 1889 gegründete Spree-Havel-Dampfschiffahrtgesellschaft „Stern" in Frage, welche die Dampfer zweier früherer Unternehmungen, nämlich der Berliner und der Stralauer Dampfschiffahrtgesellschaft, aufkaufte. Sie hat außer der Berliner Werft noch eine Filiale in Potsdam und besitzt im ganzen 38 Dampfer und 1 elektrisches Boot. Die Berliner Werft befindet sich in der Köpenickerstraße, die öffentliche Abfahrtstelle eine halbe Stunde davon entfernt an der Jannowitzbücke.

Art und Zahl der Angestellten, Vorbedingungen, Arbeitsvertrag, Beförderung, Dienst- und Lebensalter.

Bei der Gesellschaft sind im Sommer 1900 folgende Personen beschäftigt gewesen:

1.	Direktions-, Betriebsaufsichts- und Bureaupersonal	10 Personen,
2.	Schiffsführer	40 „
3.	Maschinisten	39 „
4.	Steuermänner	39 „
5.	Heizer	38 „
6.	Bootsleute und Schiffsjungen	38 „
	Zusammen	204 Personen.

Von Schiffsjungen, Bootsleuten und Heizern brauchen besondere Vorbedingungen bei der Annahme nicht erfüllt zu werden. Maschinisten müssen das Maschinistenexamen bestanden haben. Steuermänner müssen vorher Schiffer oder Seeleute gewesen sein. Sie werden nach gehöriger Ausbildung zur Prüfung als Schiffsführer bei der Königlichen Wasserbau-Inspektion in Vorschlag gebracht. Haben sie diese Prüfung bestanden, so können sie bei eintretender Vakanz zum Schiffsführer befördert werden; es dauert dies jetzt etwa 3—6 Jahre. Überhaupt ist jedem Bediensteten Gelegenheit gegeben, in eine höhere Stelle zu rücken. Schiffsjungen und Bootsleute werden

Digitized by Google

zu Heizern, letztere zu Maschinisten, diese wieder zu Steuermännern befördert, falls sie lange genug im Dienste der Gesellschaft verbleiben, sich als tüchtig erweisen und die erforderlichen Prüfungen bestehen. Erste Voraussetzung ist jedoch stets tadellose Führung und absolute Solidität. Zur Zeit sind 2 Schiffsführer bei der Gesellschaft, welche aus ihren Schiffsjungen hervorgegangen sind. Das Lebensalter der Leute ist sehr verschieden. Schiffsjungen sind 14—15 Jahr alt. Steuerleute und Heizer müssen mindestens 18, Maschinisten mindestens 21 Jahre alt sein. Zum Schiffsführer wird keiner zugelassen, welcher nicht seiner Militärpflicht genügt hat oder freigekommen ist. Ein schriftlicher Arbeitsvertrag wird nicht geschlossen; es gilt gegenseitige achttägige Kündigung. Kautionen brauchen die Leute nicht zu hinterlegen.

Der Fahrbetrieb beginnt 8 Tage vor Ostern und dauert bis zum letzten Sonntage im September. Während dieser Zeit ist der Bedarf an Mannschaften namentlich Sonntags so groß, daß Aushilfs-Schiffsführer und Maschinisten angenommen werden müssen. Sonst ist im allgemeinen eine große Nachfrage nach Arbeit vorhanden. Die Gesellschaft soll jedoch bei der Annahme der Leute sehr wählerisch sein.

Im Winter ruht der Fahrbetrieb, da die Gesellschaft die Schlepperei nicht eingeführt hat. Indessen werden nur die nicht geprüften Leute entlassen; allen Geprüften wird nicht gekündigt. Trotzdem gehen von den letzteren viele von selbst in ihre Heimat, die sich gewöhnlich in der Umgegend von Berlin befindet. Die nicht zur Entlassung gekommenen Leute — es sind dies in Berlin etwa 30, in Potsdam 35 — werden während des Winters zu Reparaturarbeiten verwendet. Verschiedene Schiffsführer und Maschinisten sind daher schon seit Bestehen der Gesellschaft in ihrem Dienste. Bei Steuerleuten und noch mehr bei Schiffsjungen tritt ein beständiger Wechsel ein.

Arbeitszeiten, Ruhepausen, Sonntagsruhe.

Jedem Dampfer werden bestimmte Leute zugeteilt, und zwar gehört zur Besatzung 1 Schiffsführer, 1 Steuermann, 1 Maschinist, 1 Heizer und 1 Bootsmann oder Schiffsjunge. Die Bootsleute sind etwas älter und kommen daher auf größere Schiffe. Der Schiffsführer ist der verantwortliche Leiter und Befehlshaber auf dem Dampfer. Er kommandiert die ihm überwiesenen Leute je nach den ihm von der Direktion übergebenen Aufträgen zum Dienst. Er bestimmt, wann die Leute morgens erscheinen müssen, wann Kohlen einzunehmen sind oder das Schiff zu reinigen ist. Seine schriftlichen Aufträge für den nächsten Tag erhält er gewöhnlich abends

Digitized by Google

gleich nach der Heimkehr. Er kann daher seinen Leuten ihren Dienst gleich mitteilen. Der Auftrag lautet z. B.: Um 7 Uhr früh von Berlin nach Schmöckwitz zur Verfügung des ... Vereins für den ganzen Tag, Rückkehr um 12 Uhr nachts an der Abfahrtstelle. Hiernach lautet der Dienst: Beginn 5 Uhr zum Reinigen des Schiffes, Abfahrt von der Werft um 6 Uhr. Trifft der Dampfer dann pünktlich um 12 Uhr nachts an der Jannowitzbrücke ein, so sind die Leute etwa um $^1/_2$1 Uhr in der Werft. Das Abrichten des Schiffes dauert dann nur noch wenige Minuten, da schon vorher alles zurecht gemacht wird. Alle 4—5 Tage muß Coaks eingenommen werden; in solchem Falle müssen die Leute 1—$1^1/_2$ Stunden früher zum Dienst erscheinen. Kommen dieselben sehr spät, also nach 1 Uhr, nach der Jannowitzbrücke und müssen sie am nächsten Tage wieder sehr früh fortfahren, so kehren sie nicht erst nach der Werft zurück, sondern schlafen auf dem Schiffe. Das Feuer wird dann gebänkt und braucht am nächsten Morgen nur aufgeschürt zu werden. Die Leute sparen dann immerhin die Hin- und Rückfahrt, was mindestens für den Schiffsführer und Steuermann wegen der nächtlichen Gefahren auf dem Wasser von großer Bedeutung ist. Seinen Auftrag erhält der Schiffsführer in solchem Falle nach der Jannowitzbrücke gesandt. Unangenehm ist es für die Leute, namentlich für die verheirateten, daß sie erst in dem Augenblick, in dem sie sich für die Heimkehr rüsten wollen, erfahren, daß sie garnicht erst nach Hause kommen, sondern nach wenigen Stunden wieder weiter müssen. An ein Familienleben ist überhaupt für die Leute während des Sommers nicht zu denken. Freitags und Sonnabends kommt ein solches Übernachten sehr häufig vor, weil an Sonnabenden und Sonntagen viel Gesellschaften und Vereine größere Extratouren unternehmen. Überhaupt ist der Dienst der Leute einzuteilen in den regelmäßigen Tourendienst zwischen den festgelegten Endpunkten und in den Dienst bei Extratouren für Vereine u. dergl. Im regelmäßigen Tourendienste fährt vormittags in Berlin überhaupt nur 1 Dampfer. Erst auf dem Mittage wird der Verkehr häufiger. Der Dienst schwankt hier zwischen 7 und 15 Stunden. Bei Extratouren sind die Leute gewöhnlich 16—17, im Höchstfalle 19 Stunden in Thätigkeit. Solche Extratouren kommen 1- bis 2mal in der Woche vor. Seitens der Direktion wurde uns die Arbeitszeit der Leute, gerechnet von der Abfahrt von der Werfte bis zur Rückkehr zu derselben, im Durchschnitt von 165 Betriebstagen auf rund $7^1/_2$ Stunde angegeben. Rechnet man hierzu die Vorbereitungsdienste, so kommt eine Arbeitszeit von etwa 9 Stunden heraus.

Bei Beurteilung der Arbeitszeiten auf Extratouren muß man berücksichtigen, daß die Leute während derselben lange Ruhepausen haben. Bei

Digitized by Google

18stündigem Dienste beträgt die wirkliche Arbeitszeit höchstens 9 Stunden, während in der übrigen Zeit sogar geschlafen werden kann. Bei den gewöhnlichen Tourfahrten sind wiederum längere Pausen seltener.

Bedeutend günstiger sind die Arbeitszeiten im Winter. Während desselben wird nur so lange gearbeitet, als es tageshell ist: von 7 Uhr vormittags bis 6 Uhr abends, schließlich nur noch von 8 Uhr früh bis 4 Uhr nachmittags. Dazwischen liegt stets eine Mittagspause von 1 Stunde.

Mit den Ruhetagen ist es im Sommer sehr schlecht bestellt. Freie Sonntage giebt es überhaupt nicht; freie Wochentage werden während der ganzen Saison höchstens 2 gewährt, und auch diese nur bei andauernd schlechtem Wetter, wenn zufällig mehrere Dampfer unbenutzt liegen bleiben müssen. Ein freier Wochentags-Vormittag kommt öfter einmal vor. Im Winter haben die Leute an jedem Sonntage und außerdem regelmäßig Sonnabends von 1 Uhr ab frei. Für Ruhetage wird im Winter und Sommer vom Monatsgehalt niemals ein Abzug gemacht.

Geld- und Naturalbezüge aller Art, Schadensersatzpflicht, Strafen, Versicherung.

Die Löhne werden monatlich ausgezahlt. Im Winter sind sie geringer als im Sommer. Nachfolgende Aufstellung giebt hierüber nähere Auskunft:

	Im Sommer	Im Winter
1. Schiffsführer und Maschinisten	100—120 Mk.	90—95 Mk.
2. Steuerleute	75—80 „	75 „
3. Heizer	60—80 „	nicht vorhanden
4. Bootsleute	54—65 „	desgl.
5. Schiffsjungen	45—48 „	desgl.

Außerdem erhalten die Schiffsführer, Steuerleute, Bootsleute und Schiffsjungen Dienstuniform und die Heizer blaue Leinenanzüge. Den Bootsleuten und Schiffsjungen wird zum Schutz gegen Regen Ölzeug zur Verfügung gestellt. In den bei den Werften befindlichen Gebäuden sind Schlafsäle eingerichtet, welche nach den einzelnen Kategorien von Angestellten getrennt sind. Viele Leute sparen dadurch die Ausgabe für eine teuere Schlafstelle — die unverheirateten stets, die verheirateten, wenn ihre Familie außerhalb wohnt. Die Leute empfinden diese Einrichtung der Schlafsäle als eine große Annehmlichkeit. Ein Entgelt für die Benutzung brauchen sie nicht zu entrichten; auch besteht kein Zwang der Inanspruchnahme derselben. Ebenso segensreich hat sich die Einrichtung von Kantinen auf den Werften erwiesen. Dieselben werden nach dem Grundsatz verwaltet, daß die

Digitized by Google

Einnahmen nur die Ausgaben decken sollen, also ohne finanzielles Interesse der Gesellschaft. Die Räumlichkeit und Heizung liefert die Direktion unentgeltlich. Die Leute erhalten hier ein Glas Bier oder eine Tasse Kaffee für 10 Pf., ein reelles Mittagsbrot für 30 Pf.

Auf Trinkgelder können die Leute eigentlich nur bei Extratouren, und auch dann nur sehr wenig rechnen. Man kann annehmen, daß die Trinkgelder ausreichen, um davon die Mehrkosten bestreiten zu können, die das beständige Leben außerhalb ihrer Wohnung verursacht.

Schadenersatzpflicht wird von den Leuten nicht beansprucht, da der ev. Schaden doch so groß wäre, daß sie ihn nicht bezahlen könnten. Auch Strafen sind nicht eingeführt. Gegen Krankheiten ist das Personal bei der Allgemeinen Ortskrankenkasse gewerblicher Arbeiter und Arbeiterinnen versichert. Im allgemeinen erfreuen sie sich einer guten Gesundheit. Die Unfallversicherung hat die Binnenschiffahrtberufsgenossenschaft übernommen. Eine Ruhegehaltskasse besteht nicht. Unter Berücksichtigung aller Einnahmen und notwendigen Betriebsausgaben stellt sich das Jahreseinkommen der im Winter nicht zur Entlassung gekommenen und in der Werft wohnenden Leute auf folgende Beträge:

1. Schiffsführer 1320 Mk., d. h. durchschnittl. pro Tag rund 3,60 Mk.
2. Maschinisten 1200 „ „ „ „ „ „ „ 3,30 „
3. Steuermänner 1030 „ „ „ „ „ „ „ 2,80 „

Während des Sommerhalbjahres beträgt das Einkommen

der Heizer 460 Mk.,
„ Bootsleute 400 „
„ Schiffsjungen 316 „

was einem Jahresbetrage von 920, bezw. 800 und 632 Mk. entsprechen würde.

VI. Die Privatposten.

Geschichtliches, Betriebsumfang, Rentabilität.

Die einzige heute noch in Berlin existierende Privatpost ist die am Anfang des Jahres 1884 gegründete „Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft". Alle anderen Unternehmungen dieser Art haben nur ein kurzes Dasein gefristet; teilweise sind sie von genannter Gesellschaft aufgekauft worden. Vor dem Jahre 1884 hatte nur die „Brief- und Druckschriften-Expedition Berlin" in der Mohrenstraße 35 bestanden, und zwar vom Jahre 1873 bis zum Jahre 1874. Nach Gründung der Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft wurden noch folgende Unternehmungen ins Leben gerufen:

1. die Berliner Verkehrsanstalt Hansa (1886/87);

Digitized by Google

2. die Deutsche Privatpost Lloyd (1886);
3. die Aktiengesellschaft Berliner Privatpost und Spedition, welche auch die Beförderung von Briefen durch Eilboten für 10 Pf. unter Zuhilfenahme von Fahrrädern bewerkstelligte (1896);
4. die Berliner Verkehrsanstalt, Verlagsanstalt und Annoncenexpedition H. Achilles (1895/97).

Diese Unternehmungen existieren jedoch heute alle nicht mehr. Vom Jahre 1886 bis 1894 führte die heutige Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft den Titel „Neue Berliner Omnibus- und Paketfahrt-Aktiengesellschaft". Bis zum 1. April 1900 erstreckte sich die Thätigkeit der Gesellschaft über folgende Gegenstände:

1. die Beförderung von Paketen — im Jahre 1894/95 wurden deren schon 2246378 befördert —;
2. die Beförderung von Briefen, Karten, Drucksachen, Zeitungen, Einschriebebriefen;
3. die Beförderung von Geldsendungen;
4. die Einziehung von Geldbeträgen (Inkasso);
5. die Spedition von Gütern im Fracht- und Eilgutverkehr;
6. die Bestellung von Reisegepäck zwischen den hiesigen Bahnhöfen und den Wohnungen;
7. die Lagerung von Kaufmanns- und Privatgut.

Das jetzige Aktienkapital beträgt eine Million Mark, für welches im Geschäftsjahre 1898/99 29 % Dividende verteilt wurden. Die Aktien stehen zur Zeit im Kurse von rund 400 %. Seit dem 1. April 1900 ist der Betrieb der Gesellschaft allerdings wesentlich eingeschränkt worden. Denn nach dem Gesetze vom 20. Dezember 1899, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen (R.G.Bl. S. 715), dürfen Anstalten zur gewerbsmäßigen Einsammlung, Beförderung oder Verteilung von unverschlossenen Briefen, Karten, Drucksachen und Warenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind, nicht mehr betrieben werden. Ferner ist das Monopol der Reichspostverwaltung auf verschlossene Briefe, die innerhalb der Gemeindegrenzen verbleiben, ausgedehnt worden.

Der Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft sind auf postalischem Gebiete nur noch folgende Gegenstände verblieben:

1. der Paketverkehr in Berlin und den Vororten;
2. die Verteilung von Drucksachen u. dergl. ohne Aufschrift innerhalb Berlins;
3. die Bestellung regelmäßig erscheinender Zeitungen u. dergl. ohne Aufschrift nach Abonnentenlisten.

Digitized by Google

4. das Einziehen von Rechnungen, Quittungen, Vereinsbeiträgen, Hausmieten u. s. w.

Vorläufig befördert die Gesellschaft noch keine Tageszeitungen (Punkt 3), weil sie Bedenken trägt, einen so kolossalen Apparat von Austrägern nur in den Morgenstunden ohne Verringerung der Rentabilität ihres Unternehmens zu beschäftigen. Auf postalischem Gebiet wird bis auf weiteres der Kleinpaketverkehr die Hauptthätigkeit der Gesellschaft bilden. Wegen der Einschränkung des Betriebes sind vorläufig am 1. April 1900 etwa 1000 Mann entlassen worden. Die Spedition und Speicherei von Gütern wird natürlich in uneingeschränktem Maße fortgesetzt. Da dieselbe indessen nicht mehr zum Postbetriebe zu rechnen ist, werden wir die Verhältnisse der in diesem Betriebszweige Thätigen erst im nächsten Hauptabschnitt einer Besprechung unterziehen.

Art und Zahl der Angestellten, Vorbedingungen, Kaution, Arbeitsvertrag, Beförderung, Dienst- und Lebensalter.

Die Zahl der z. Z. bei der Gesellschaft beschäftigten Personen ist aus nachfolgender Aufstellung ersichtlich:

Direktionsbureau:		
Bureaubeamte	22	
Lehrlinge	5	
zusammen: . .		27
Fahrbureau:		
Oberschaffner	8	
Paketschaffner	114	
Paketkutscher	117	
zusammen: . .		239
Inkasso- und Zeitungsbureau:		
Bureaubeamte	7	
Boten	62	
Laufburschen	2	
zusammen: . .		71
Spedition:		
Kutscher	37	
Bodenarbeiter	37	
Rolljungen	10	
Lademeister	3	
Bodenmeister	4	
zusammen: . .		91
also im ganzen:		428

Digitized by Google

An Handwerkern werden nur einige Schmiede beschäftigt, da alle anderen Arbeiten an Unternehmer vergeben werden. Die in der Spedition Beschäftigten kommen hier nicht in Frage. Es sind daher zum Postbetrieb nur 337 Personen zu rechnen, und zwar 27 zum Direktionsbureau, 239 zum Paketfahrtbureau und 71 zum Inkasso- und Zeitungsbureau. Bis zum 1. April 1900 war das Postbetriebspersonal um 927 Personen stärker. Die Entlassenen waren meist Briefträger, Briefsammler, Sortierjungen und Bureauschaffner; über die diesen Leuten wegen ihrer Entlassung gewährten Kompetenzen wollen wir später sprechen.

Die Zusammensetzung des Personals vor dem 1. April 1900 giebt nachfolgende Übersicht wieder:

Direktionsbureau		38
Fahrbureau		258
Spedition		133
Briefabteilung:		
Bureauvorsteher	18	
Bureauschaffner	97	
Fuß-(Bestell-)Schaffner	646	
Sammelschaffner	114	
Radfahrer	3	
Laufburschen	48	
Zusammen:		926
also im ganzen:		1355

Besondere Vorkenntnisse werden von den Neueintretenden ebenso wenig wie eine Probezeit beansprucht. Die Kutscher müssen allerdings erst alle 1—2 Jahre als Stalleute arbeiten. Der Arbeitsvertrag wird stets schriftlich abgeschlossen, der Inhalt desselben ist in der Hauptsache bei Gelegenheit einer im Jahre 1896 stattgehabten Lohnbewegung durch Verhandlungen vor dem Einigungsamte des Berliner Gewerbegerichts festgesetzt worden; die Angestellten erlangten dabei weit günstigere Bedingungen als vorher. Die damals vereinbarte zehntägige Kündigungsfrist ist allerdings inzwischen auf eine dreitägige herabgesetzt worden. Die Kaution beträgt für Kutscher und Stalleute 100 Mk., für Bestellboten (Briefträger) 200 und für Paketschaffner 400 Mk.; sie muß auf ein Sparkassenbuch voll eingezahlt werden. Der Arbeitsvertrag enthält darüber folgende Bestimmung:

ɔc. 2. Ich bin nicht berechtigt, die Kaution während eines schwebenden Untersuchungs- oder Schadenermittelungsverfahrens, jedenfalls aber nicht vor Ablauf von einem Monat nach Beendigung meiner Anstellung zurückzufordern.

Digitized by Google

3. Sollte die Direktion wegen eines von mir mittelbar oder unmittelbar verursachten Schadens in Anspruch genommen werden, so soll die Kaution auf die Dauer dieses Rechtsstreites nicht abgefordert werden können.

Das Mindestalter bei der Annahme ist für Stallleute, Schaffner, Kutscher und Bestellboten 20 Jahre; nur die Laufburschen, Stalljungen und Bureaulehrlinge stehen im Alter von 15—18 Jahren. Nach oben hin ist keine Altersgrenze festgesetzt; namentlich unter den Kutschern und Schaffnern findet man schon ziemlich alte Leute. Ein nicht geringer Teil derselben steht schon seit der Gründung der Gesellschaft in ihrem Dienste. Nur die Laufburschen wechseln fortwährend, ebenso wie früher die Sortierjungen, welche die Briefe auf der Postanstalt zu sortieren hatten. Diese jungen Elemente betrachten ihre Beschäftigung bei der Privatpost nur als Unterschlupf in arbeitloser Zeit[1].

Auch bei der Berliner Paketfahrt-Gesellschaft macht sich ein großer Mangel an tüchtigen Kutschern geltend, während für die übrigen Stellen ein großes Angebot von Arbeitskräften vorhanden ist. Von einer Beförderung in bessere Stellen ist unter den jetzigen Verhältnissen kaum Aussicht vorhanden. Der Gesellschaft steht das Recht zu, jeden in eine andere Stelle zu versetzen.

Beschreibung des Dienstes, Arbeitszeiten, Ruhepausen, Sonntagsruhe, Urlaub.

Ein Übelstand für die jetzigen Angestellten ist es, daß sich der Betrieb nicht mehr wie früher über die in allen Teilen der Stadt eingerichteten Filialen verteilt, sondern daß das Bestell- und Inkassogeschäft nur noch von vier Depots ausgeht und der Paketverkehr sogar nur im Hauptdepot, Ritterstraße 98/99 seinen Sammelpunkt findet. Die vier Filialen befinden sich im Centrum, Süden, Westen und Nordwesten der Stadt. Während die Bestellboten früher in der Nähe einer Filiale wohnen konnten, von der sie sich ihre Arbeit holten, haben dieselben jetzt in den meisten Fällen einen weiten Weg zurückzulegen. Denn sie können nicht alle in der Nähe von einer der vier Filialen wohnen. Noch übler daran sind aber die im Paketfahrbetriebe Thätigen. Wer gerade die ungünstigen Touren nach den Vororten hat, braucht von der Ritterstraße aus bis dahin oft länger als eine Stunde, ebenso ist es bei der Heimkehr. Da nun am Tage innerhalb

[1] Interesse verdient die Übersicht über die Beschäftigungsdauer der ständigen Bediensteten der Privatbeförderungsanstalten im Reichspostgebiet, abgedruckt in den Drucksachen des Reichstages 1898/1900, 1. Session, Nr. 314, Anl. Bd. III, S. 2143.

Digitized by Google

Berlins 4, in den Vororten 2 Bestellungen stattfinden, so macht sich dies recht unangenehm fühlbar. Es kommt noch hinzu, daß viele Bedienstete in großer Entfernung vom Hauptdepot wohnen. Z. B. hat ein Kutscher in der Gegend der Ackerstraße seine Wohnung. Er muß den weiten Weg viermal zurücklegen und zwar morgens und nachts zu Fuß.

Von einer näheren Beschreibung des Dienstes der einzelnen Kategorien von Angestellten können wir absehen, da derselbe besondere Eigentümlichkeiten nicht aufweist. Die Paketfahrtschaffner müssen naturgemäß intelligenter sein als die Kutscher, da sie viel mit Geld umzugehen haben.

Die Arbeitszeiten waren bis zu der Lohnbewegung im Jahre 1896 recht ungünstige, trotzdem die Düsseldorfer Grundsätze auch auf Privatposten Anwendung finden sollten. Jetzt beginnt der Dienst der Paketfahrtschaffner, welche das Einsammeln der Pakete an den Annahmestellen ebenso wie das Austragen derselben zu besorgen haben, für den einen Teil um $^1/_2$7 resp. 7 Uhr morgens und ist zwischen 8 und 9 Uhr abends beendet. Der andere Teil fängt erst zwischen 9 und $^1/_2$10 Uhr an und ist um 10 Uhr abends fertig. Die Kutscher haben morgens erst ihren Wagen zu waschen, weshalb sie schon eine halbe Stunde früher als die Schaffner, also entweder zwischen 6 und $^1/_2$7 oder zwischen $^1/_2$9 und 9 erscheinen müssen.

Eine Mittagspause wird nur gewährt, wenn Zeit dazu übrig ist; sie dauert dann etwa $^3/_4$ Stunden. Die Pausen, welche zwischen den einzelnen Bestellungen liegen, und welche sich bis zu einer Stunde ausdehnen, kann man als dienstfreie Zeit nicht ansehen, da sie zu unregelmäßig und zu kurz sind, als daß die Leute erst nach Hause gehen könnten. Die Direktion hat diesem Umstande auch durch Einrichtung eines Aufenthaltssaales für etwa 50 Personen Rechnung getragen. Die tägliche Dienstzeit beträgt also für Schaffner 13$^1/_2$, für Kutscher 14 Stunden.

Einen noch unangenehmeren Dienst hatten die früheren Kutscher für Briefkarrioles, welche die Briefe von den Filialen abzuholen und nach dem Hauptdepot zu bringen hatten. Ihre Arbeit begann um 1 Uhr mittags und dauerte zunächst bis 6 Uhr abends. Dann fing sie wieder um 11 Uhr abends an, um erst zwischen 4 und 5 Uhr morgens beendet zu sein. Wenn auch nur 10—11 Stunden gearbeitet wurde, so waren die Leute doch, namentlich wenn sie weit von der Ritterstraße entfernt wohnten, vom Mittag bis zum nächsten Morgen in Bewegung.

Die auf den Berliner Bahnhöfen stationierten Schaffner, welche mit der Annahme des Reisegepäcks betraut sind, haben von mittags 1 Uhr bis zum nächsten Tage mittags 1 Uhr Dienst; sie sind dann aber einen ganzen Tag dienstfrei. Auch haben sie während ihres 24stündigen Dienstes Ge-

Digitized by Google

legenheit, in der Nacht mehrere Stunden lang auf einer Feldbettstelle auszuruhen.

Die jetzigen Bestellboten empfangen ihre Aufträge um 7 Uhr morgens; jeder hat etwa 150—160 Sachen auszutragen. Wenn er damit fertig ist, ist sein Dienst beendet. Viele sollen schon um 3 Uhr nachmittags fertig sein. Indessen dürfte sich dieses Beschäftigungsverhältnis bald ändern, da die Direktion mit der Absicht umgeht, 2 Bestellungen — die eine um 7, die andere um 3 Uhr — einzurichten. Es sollen dann jedesmal etwa 100 Sachen ausgetragen werden. Allerdings beabsichtigt man, je 2 Bestellboten einen Hilfsboten zur Seite zu stellen. Jeder Bestellbote soll eine regelmäßige Mittagspause von 2 Stunden haben. Die Stallleute haben 14 Stunden Dienst, einschließlich einer Mittagspause von 1 Stunde.

An den Sonntagen beginnt der Dienst des gesamten Personals schon um 6 Uhr morgens; er ist aber schon um 10 Uhr beendet. Eine Teilnahme am Hauptgottesdienst ist dann nicht mehr möglich. Einige Stallleute müssen den ganzen Sonntag über Wache halten. Außerdem muß ein Teil des Personals das Reisegepäck auf den Bahnhöfen besorgen. Die Kutscher und Schaffner haben daher ungefähr an jedem vierten Sonntage den ganzen Tag über zu arbeiten. Nur in geringen Ausnahmefällen findet eine gänzliche Befreiung vom Sonntagsdienst statt. Dieses Maß von Sonntagsruhe findet allgemein die Zustimmung der Angestellten.

Wer eigenmächtig vom Dienst fortbleibt, hat 3 Mk. Ordnungsstrafe zu zahlen. Urlaub wird zwar bewilligt, in den ersten 5 Dienstjahren aber nicht bezahlt.

Geld- und Naturalbezüge, Schadensersatzpflicht, Strafen.

Die Gehälter der Paketfahrtangestellten sind im Laufe der Jahre mehrfach aufgebessert worden. Infolge der erwähnten Lohnbewegungen wurden dieselben im Jahre 1896 auf folgende Monatsbeträge festgesetzt:

A. Briefträger, Paketfahrt-Schaffner und Kutscher.

Im 1. Jahre	65—70 Mk.,	im 6. und 7. Jahre	90 Mk.
„ 2. u. 3. „	80 „	„ 8., 9. u. 10. „	95 „
„ 4. u. 5. „	85 „	über 10 „	100 „

B. Briefsammler.

Im 1. Jahre	55 Mk.,	im 6. und 7. Jahre	70 Mk.
„ 2. u. 3. „	60 „	„ 8., 9. u. 10. „	75 „
„ 4. u. 5. „	65 „	„ darüber	80 „

Digitized by Google

Die früheren Weihnachtsgratifikationen sind abgeschafft worden. Die Gehälter werden auch jetzt noch sämtlich monatlich ausgezahlt, ohne daß die freien Sonntage in Abzug gebracht werden. Zur Zeit gestalten sich die Monatsgehälter folgendermaßen:

Kutscher	im Anfang	70	Mk.,	steigend	in	10	Jahren	bis	100	Mk.,
Schaffner	„	„	65	„	„	„	„	„	„	100	„
Stalleute	„	„	70	„	„	„	„	„	„	100	„
Bestellboten	„	„	75	„	„	„	1	Jahre	„	85	„
Bodenarbeiter	„	„	75	„	„	„	„	„	„	100	„

Das weitere Steigen des Gehalts der jetzigen Bestellboten soll noch festgesetzt werden. Bezahlte Überstunden kommen sehr selten vor; sonst werden sie mit 50—75 Pf. vergütet. Die Trinkgelder erreichen nur bei den Paketfahrtschaffnern eine nennenswerte Höhe; sie betragen durchschnittlich etwa 1 Mk. pro Tag. Die früheren Briefträger hatten durchschnittlich 50 Pf. pro Tag; die jetzigen Bestellboten haben vielleicht 25 Pf. Die meisten Trinkgelder haben die im Centrum der Stadt Thätigen, weil sie hier viel mit Inkassis zu thun haben, die das meiste abwerfen. Dienstkleidung erhalten Schaffner, Kutscher und Bestellboten, und zwar 1 Mantel, 1 Mütze, 1 Jaquet. Hosen und Stiefel werden nicht geliefert. Die Dienstkleidung bedeutet für die Leute eine Ersparnis von höchstens 20 Mk. Wegen nicht gehöriger Erfüllung ihrer Dienstobliegenheiten können die Angestellten von der Direktion in Ordnungsstrafen von 50 Pf. bis 3 Mk. genommen werden. Für jeden Schaden, welcher der Gesellschaft durch Schuld eines Bediensteten erwächst, haftet dessen Kaution. Strafen werden nicht viel verhängt; sie fließen zur einen Hälfte in die Beamtenunterstützungskasse, zur anderen Hälfte in die Krankenkasse. Ein Stimmrecht haben die Bediensteten bei der Verwaltung der Unterstützungskasse nicht. Betriebsmaterial brauchen die Leute nicht zu kaufen, nur die Kutscher ihre Peitsche, wie es überall im öffentlichen Fuhrwesen üblich ist. Eine Notwendigkeit, viel Ausgaben im Wirtshause zu machen, liegt nicht vor, da die Angestellten nach jeder Bestellung ins Depot zurückkehren, wo ihnen ein Wartesaal zur Verfügung steht. Unter Berücksichtigung aller Geld- und Naturalbezüge, sowie aller im Interesse des Dienstes liegenden Ausgaben stellt sich das jährliche Arbeitseinkommen im Durchschnitt auf

1020 Mk. bei den Bodenarbeitern und Stallleuten,
1060 „ „ „ Kutschern und Bestellboten,
1300 „ „ „ Paketfahrtschaffnern,
1500 „ „ „ Bureauangestellten.

Die am 1. April 1900 infolge der Postnovelle vom 20. Dezember

Digitized by Google

1899 aus dem Dienste der Gesellschaft entlassenen Angestellten werden den Verlust ihrer Stellung kaum zu beklagen haben. Der größere Teil von ihnen ist in den Dienst der Reichspost übernommen, die anderen sind nach Artikel 4 B der Novelle entschädigt worden, falls sie mindestens 3 Monate vor der Verkündigung des Gesetzes im Dienste der Gesellschaft gestanden und vor dem Tage der Verkündigung das 18. Lebensjahr vollendet hatten. Es erhielten z. B. die Angestellten

nach 4— 5jähriger Thätigkeit $^{11}/_{12}$ des Jahresgehalts,
„ 8— 9 „ „ $^{23}/_{12}$ „ „
„ 11—12 „ „ $^{32}/_{12}$ „ „
und für jedes weitere Jahr $^{3}/_{12}$ „ „

Bei der Mehrzahl betrug die Entschädigung mehrere Tausend Mark, so daß die Leute sich sehr gut durch Ankauf eines kleinen Geschäfts selbständig machen können.

Versicherung, Krankheiten, Unfälle, Ruhegehalt, Organisation.

Gegen Krankheiten sind die Angestellten bei der Betriebskrankenkasse der Berliner Paketfahrtaktiengesellschaft versichert. An Krankengeld werden für die ersten 13 Wochen pro Tag $^{2}/_{3}$ des wirklichen Arbeitsverdienstes gezahlt. Der Monatsbeitrag beträgt $2^{1}/_{2}$ % des Monatsgehaltes. Als Sterbegeld wird das 30fache des wirklichen Tagesverdienstes gewährt. Während der zweiten 13 Wochen erhalten die Erkrankten Unterstützung aus der Beamtenunterstützungskasse. Nach Ablauf dieser Zeit aber erfolgt die Entlassung — ohne Pension, da eine Ruhegehaltskasse nicht vorhanden ist. Im Jahre 1899 gewährte die Kasse bei durchschnittlich 1370 Mitgliedern in 631 Fällen Krankenunterstützung, und zwar kamen auf ein Mitglied durchschnittlich 4,57 Krankheitstage; hierin sind die Fälle von weniger als 4 Tagen nicht enthalten. Die meisten Erkrankungen kommen im November und Dezember vor. Einige besondere Angaben über die Erkrankungen der Paketfahrtangestellten haben wir bereits bei den Straßenbahnen gemacht[1].

Gegen Unfälle werden nur die Kutscher und Paketfahrtschaffner reichsgesetzlich versichert, und zwar bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft. Im Jahre 1899 sind 12 Unfälle vorgekommen.

Der größte Teil der Paketfahrtangestellten war und ist auch jetzt noch in der socialdemokratischen Gewerkschaft „Centralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands“ organisiert. Von diesem ging auch die Lohnbewegung im Jahre 1896 aus. Über den Verlauf

[1] S. oben S. 471.

Digitized by Google

derselben wollen wir kurz folgendes berichten: Am 16. April 1896 fand eine Versammlung von 600 Angestellten der Gesellschaft statt, in welcher die Vertreter obigen Centralverbandes die Arbeitsverhältnisse bei der Gesellschaft einer Kritik unterzogen und folgendes Programm für die Forderungen der Bediensteten aufstellten:

1. Festsetzung der Gehälter, ähnlich wie oben angegeben.
2. An jedem vierten Tage ist der halbe Tag dienstfrei.
3. Jeder vierte Sonntag ist dienstfrei.
4. Abschaffung des jetzt gültigen (ungesetzliche Strafbestimmungen enthaltenden) Arbeitsvertrages und Einführung einer mit einer Kommission von Angestellten vereinbarten Arbeitsordnung.
5. Stellung der Beamtenunterstützungskasse unter die Versicherungsgesetzgebung und Verwaltung dieser Kasse durch einen von den Angestellten gewählten Vorstand.
6. Humane Behandlung der Angestellten durch die Vorgesetzten.
7. Verwendung derjenigen Schaffner, welche zum Außendienst infolge ihrer im Dienste der Gesellschaft geschwächten Körperkonstitution nicht mehr tauglich sind, als Sammler oder im Innendienst, aber unter Einreihung in die ihrem Dienstalter entsprechende Gehaltsklasse.
8. Einsetzung einer von sämtlichen Angestellten eingesetzten Beschwerdekommission, bestehend aus einem Mitgliede des Vorstandes der Gesellschaft, zwei Bureaubeamten, zwei Unterbeamten der Briefabteilung und zwei Unterbeamter der Fahrabteilung. Aufgabe dieser Kommission soll sein, Beschwerden zu untersuchen und zu regeln.

Zur Unterbreitung dieser Forderungen an die Direktion wurde eine Kommission von 7 Mitgliedern gewählt, der auch Nichtangestellte der Gesellschaft zugehörten.

Am 20. April 1896 erfolgte die Anrufung des Einigungsamtes des Berliner Gewerbegerichts von seiten der Angestellten. Bevor dasselbe zusammentrat, wurde jedoch in der Versammlung am 21. April der größte Teil der Forderungen seitens der Direktion bewilligt, da sonst der Ausbruch eines Strikes unvermeidlich schien. Nur über die Forderungen in Punkt 4—8, sowie über das Verlangen, daß Maßregelungen wegen Beteiligung an der Lohnbewegung nicht stattfinden dürften, herrschten noch Differenzen. Es kam dann am 27. April zu einer Verhandlung vor dem Einigungsamte, in der aber nur über Punkt 4 verhandelt wurde; auf die Bewilligung der übrigen Forderungen leisteten die Angestellten Verzicht. Das Ergebnis der Verhandlungen vor dem Einigungsamte war die Fest-

Digitized by Google

stellung des heute noch gültigen Arbeitsvertrages. Außerdem versprachen die Direktoren, Maßregelung wegen der Beteiligung an der Lohnbewegung nicht vorzunehmen. Trotzdem sollen nach Zeitungsnotizen[1] die Vertrauensmänner des Strikes, sowie Mitglieder der früheren Lohnkommission und eine größere Anzahl von Bediensteten wenige Monate später entlassen worden sein. Eine daraufhin für den 19. Juni 1896 einberufene Versammlung der Angestellten hat hieran nichts ändern können, ebensowenig wie die Verhängung des Boykotts über die Gesellschaft von seiten der Berliner Gewerkschaftskommission.

VII. Das Gütertransportwesen (Spedition und Speicherei).

Art und Zahl der Angestellten, Arbeitsvertrag, Kaution, Dienst- und Lebensalter.

Verwandt mit den Privatposten sind die Gütertransportunternehmungen. Während jene u. a. den Verkehr mit kleinen Paketen innerhalb der Orte regeln, befördern diese vorzugsweise die schwereren Frachtgüter ohne Beschränkung auf bestimmte Gebietsgrenzen. Der Betrieb der Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft ist insofern interessant, als wir in ihm Privatpostanstalt und Speditionsgewerbe vereinigt vorfinden. Andererseits findet man in ihm einen Übergang zwischen beiden Arten von Unternehmungen insofern, als auch die Beförderung größeren (Reise-)Gepäcks innerhalb Berlins und der Vororte von der der Beförderung von kleinen Paketen dienenden Geschäftsstelle mitbesorgt wird. Von großer Bedeutung für das Berliner Speditionsgewerbe war die Einführung des durch den deutschen Reformtarif begünstigten Sammelverkehrs. Seit Anfang der 1890er Jahre wird derselbe von allen größeren Berliner Spediteuren gemeinsam betrieben. Dieser „Verein der Berliner Spediteure" hat neuerdings den Namen „Gütersammelstelle" angenommen. Eine besondere Klasse bilden die bahnamtlichen Spediteure, welche für bestimmte Bahnhöfe die bahnamtliche Güter-An- und -Abfuhr vertraglich übernommen haben. Seit dem Jahre 1895 sind diese Sonderverträge für alle Bahnhöfe Berlins und der Vororte nach gleichem Muster abgeschlossen worden, so daß jetzt einheitliche Bestimmungen über die bahnamtliche Spedition für das ganze Wirtschaftsgebiet Berlins bestehen[2].

[1] Vorwärts, 1896, Nr. 138—140 und 143.

[2] Über die Entwicklung und Lage des Speditionsgewerbes siehe „Berlin und seine Eisenbahnen", Bd. II, S. 226 ff. und S. 237 ff.

Digitized by Google

Das Personal der Spediteure zerfällt in der Hauptsache in folgende Gruppen:

1. Bureaupersonal,
2. Rollkutscher,
3. Rolljungen,
4. Bodenarbeiter,
5. Stallleute,
6. Handwerker.

Die Zahl der im Wirtschaftsgebiet Berlins im Speditionsgewerbe Thätigen beträgt etwa 2000. Die größte Speditionsfirma Berlins, die Berliner Spediteur-Verein-Aktiengesellschaft, beschäftigt im Speditionsbetriebe

18 Bodenmeister,
80 Bodenarbeiter,
14 Handwerker,
5 Stallleute,
97 Rollkutscher,
97 Rolljungen.

Die Verhältnisse des Bureaupersonals sind dieselben wie in allen kaufmännischen Geschäften; allerdings kommt viel Nachtarbeit vor. In der Hauptsache wollen wir uns hier mit den Rollkutschern und Rolljungen beschäftigen. Die Arbeitsverträge werden bei dem einen Unternehmer mündlich, bei dem anderen schriftlich geschlossen gegen beiderseitiges 1—3tägiges Kündigungsrecht. Die Kaution der Rollkutscher beträgt in der Regel 150 Mk.; sie kann allmählich eingezahlt werden, und zwar gewöhnlich in monatlichen Raten von 6—10 Mk. Unter den Kutschern sind alle Altersklassen vertreten. Die Rolljungen zerfallen in solche, die vom Spediteur selbst engagiert werden und solche, die sich der Kutscher selbst annimmt. Denn nicht alle Spediteure geben ihren Kutschern Rolljungen mit. Will sich der Kutscher davor schützen, daß ihm fortwährend Kolli vom Wagen gestohlen werden, so muß er sich eben selbst einen Jungen halten. Die vom Spediteur angenommenen Rolljungen stehen im 16.—18. Lebensjahre; aus ihnen rekrutieren sich die späteren Kutscher. Die von den Kutschern selbst angeworbenen Jungen sind dagegen viel jünger; häufig genug sind sie noch schulpflichtig. Während unter den Rolljungen ein beständiger Wechsel stattfindet, sind die Kutscher jahre-, wenn nicht jahrzehntelang bei demselben Spediteur thätig.

Beschreibung der Arbeit, Arbeitszeiten, Ruhepausen, Sonntagsruhe.

Die Arbeit der Speditionsarbeiter und Rollkutscher ist keine leichte. Das Auf- und Abladen der oft 12 Centner schweren Lasten, sowie das Verpacken derselben auf dem Speicher verursacht große, körperliche Anstrengungen. Die Kutscher und Rolljungen sind den ganzen Tag über dem Wind und Wetter ausgesetzt. Mitleid erregen geradezu die meist nur dürftig gekleideten Rolljungen, die von strenger Kälte bei mangelhafter Nahrung und überanstrengend langer Thätigkeit viel zu leiden haben.

Digitized by Google

Die Länge der Arbeitszeit für das Rollpersonal hängt wesentlich davon ab, ob der betreffende Unternehmer eine hinreichende Anzahl von Bodenarbeitern beschäftigt, um die Wagen morgens *vor* der Ankunft des Kutschers beladen oder abends gleich nach der Ankunft *ohne* Hilfe der Kutscher abladen zu lassen. Sonst müssen nämlich die Rollkutscher, ja manchmal selbst die Rolljungen beim Laden mithelfen. Am günstigsten liegen die Verhältnisse da, wo so viel Bodenarbeiter vorhanden sind, daß eine Tag- und Nachtkolonne beschäftigt werden kann. So haben z. B. beim Berliner Spediteur-Verein $^2/_3$ der Bodenarbeiter des Nachts, $^1/_3$ am Tage zu arbeiten. Ebenso ist es im Speditionsbetriebe der Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft. In solchen Betrieben ist die Arbeitszeit 1—3 Stunden kürzer als in anderen, da es in letzteren lange Zeit dauert, bevor alle Wagen auf- resp. abgeladen sind. Die Kutscher kommen dann meist um 6 Uhr auf den Hof, füttern ihre Pferde und helfen etwas beim Laden. Sie besorgen dann ihre Fuhren und sind spätestens um 10 Uhr, manchmal auch schon um 8 Uhr zurück. Sie können dann gewöhnlich nach Hause gehen. Diejenigen, welche nach 8 Uhr abends noch einmal vom Hofe fahren müssen, brauchen gewöhnlich am nächsten Tage erst später, etwa um 9 Uhr vormittags zur Arbeit zu kommen; oder sie erhalten 0,50 bis 1 Mk. besonders vergütet. Immerhin beträgt die Arbeitszeit selbst in diesen günstigeren Betrieben für Kutscher und Jungen 15 Stunden. Bei der Berliner Paketfahrtgesellschaft brauchen die Rolljungen erst um 7 Uhr auf den Hof zu kommen und können abends gleich nach Ankunft des Wagens am Hauptdepot nach Hause gehen. Sie haben also nur 12—13 Stunden Arbeitszeit. Die Kutscher brauchen hier beim Ausladen nicht mitzuarbeiten, müssen aber beim Abladen behilflich sein. Die Arbeitszeit der Bodenarbeiter beläuft sich in Betrieben mit Tag- und Nachtschicht auf durchschnittlich 12 Stunden.

Ungünstiger liegen die Verhältnisse in denjenigen Betrieben, bei denen für die Bodenarbeiter wegen ihrer zu kleinen Anzahl keine Nachtschicht eingerichtet ist, oder zu wenig Bodenarbeiter beschäftigt werden. Hier müssen die Kutscher und event. die Rolljungen beim Auf- und Abladen tüchtig mithelfen. Ja, es geht sogar so weit, daß die Bodenarbeiter am Tage als Rolljungen mitfahren, da während der Tagesstunden auf dem Speicher nicht viel zu thun ist. In solchen Betrieben erscheinen Bodenarbeiter, Kutscher und Rolljungen morgens um 6 Uhr. Um 7 Uhr wird vom Hof gefahren, und zwar geht's zunächst mit dem aufgeladenen Gut nach dem Bahnhof. Das hier wieder empfangene Gut wird gleich an die Kunden in der Stadt ausgefahren. Wenn das Rollpersonal nun etwa um 11 Uhr nachts nach Erledigung aller Touren nach dem Depot zurückkehrt, muß es,

Digitized by Google

da der Andrang der Wagen zu groß ist, oft 1—2 Stunden warten, ehe der eigene Wagen zum Abladen herankommt. In verschiedenen Betrieben dauert die tägliche Dienstzeit dadurch 16, 17, ja sogar 18 Stunden. Von einer genügenden Nachtruhe ist daher häufig keine Rede. Nicht selten sind die armen Rolljungen infolge der Übermüdung auf dem Wagen eingeschlafen.

Schuld an der langen Beschäftigung der Speditionsarbeiter haben in nicht geringem Maße die Kunden, namentlich die größeren Geschäfte. Erst in später Abendstunde, manchmal erst zwischen 9 und 10, erhalten die Kutscher die Güter von jenen ausgehändigt, nachdem sie unter Umständen eine Stunde lang darauf gewartet haben. Vielleicht trägt die neuste Verordnung über den 9 Uhr-Ladenschluß zu einer schnelleren Abfertigung seitens der Geschäftsfirmen bei. Die Speditionsarbeiter selbst haben sich sogar schon seit langer Zeit einen 8 Uhr-Ladenschluß gewünscht. Nicht unwesentlich mag auch zur Hinausschiebung der Dienstbeendigung die Polizeiverordnung beitragen, nach welcher in gewissen Hauptverkehrsstraßen Berlins in den Tagesstunden von Rollwagen nicht gefahren, also auch nicht geladen werden darf.

Wir wollen zugeben, daß die Speditionsarbeiter nicht während der ganzen 15—18 Stunden anstrengend zu arbeiten brauchen. Sie stehen manchmal 3—4 Stunden auf den Bahnhöfen herum, ehe sie zum Aufladen zugelassen werden; ebenso müssen sie abends 1—2 Stunden auf das Abladen warten. Trotzdem aber dürfen diese Wartezeiten doch nicht als vollkommene Ruhepausen angesehen werden. Denn die Leute haben auch keine offizielle Frühstücks-, Vesper- und Mittagspause. Sie nehmen diese Mahlzeiten ein, wenn sie gerade Zeit dazu haben; meist sind sie gezwungen, im Wirtshaus zu essen. Am schlimmsten sind die Rolljungen daran, sie essen häufig überhaupt kein Mittagbrot, da sie zum Speisen im Wirtshaus kein Geld haben, und außerdem, wenn der Kutscher den Wagen verläßt, denselben bewachen müssen. Ein guter Kutscher spendiert seinem Rolljungen allenfalls eine Tasse warmen Kaffees. Bei vielen blutjungen Leuten muß ein Schnaps das Erwärmende des Mittagbrotes im Winter ersetzen.

Alle 14 Tage haben die Speditionsarbeiter einen ganz freien Sonntag. An den übrigen Sonntagen muß ungefähr die Hälfte der Angestellten das Eilgut nach den Bahnhöfen besorgen. Sie sind aber auch dann kurz nach 10 Uhr fertig. Im allgemeinen weiß jeder, wann er seinen freien Sonntag hat, was immerhin viel wert ist. Der Antrag Singer an die Berliner Stadtverordnetenversammlung, durch ein Ortsstatut die allgemeine Sonntagsruhe in Fabrik-, Speditions-, Engros- und Bankgeschäften gänzlich zur Einführung zu bringen, ist nach Anhörung der

Digitized by Google

Ältesten der Berliner Kaufmannschaft nicht genehmigt worden. Auch hatte sich der Verein der Berliner Spediteure gegen den Erlaß eines solchen Ortsstatutes aufgelehnt, da sie sonst durch den Wettbewerb des Auslandes und anderer deutschen Städte finanziell allzu sehr geschädigt werden würden.

Geld- und Naturalbezüge, Schadensersatzpflicht, notwendige Ausgaben.

Die Löhne der Rollkutscher sind keine schlechten; sie werden meist wöchentlich ausgezahlt. Die Berliner Paketfahrtaktiengesellschaft hat monatliche Lohnzahlung. Der Lohn schwankt zwischen 20 und 24 Mk. pro Woche. Gewöhnlich wird gleich 1 Mk. für die Ansammlung einer Kaution abgezogen, und zwar auch dann, wenn die vorgeschriebenen 150 Mk. bereits überschritten sind. Ein Überschreiten dieser Summe kommt allerdings selten vor, weil die Rollkutscher viel Schadensersatz leisten müssen. Denn allzu häufig wird ihnen — trotz der Begleitung des Rolljungen — ein Kolli vom Wagen gestohlen, wofür sie aufkommen müssen. Man kann durchschnittlich 1 Mk. pro Monat für Schadensersatz rechnen.

Außer dem Lohn beziehen die Kutscher reichliche Trinkgelder, pro Tag mindestens 1,25 Mk., also pro Woche 7,50 Mk. Da es Trinkgelder nur beim Ab- und Anrollen der Güter bei den Kunden, dagegen nicht bei dem Transport von und zur Bahn giebt, so wird von den Arbeitgebern dafür gesorgt, daß nicht ein Kutscher ausschließlich Bahngüter fährt, sondern daß jeder einmal zu den Kunden kommt.

Bei Beurteilung der Einkommensverhältnisse der Rollkutscher muß man in Betracht ziehen, daß dieselben große Kraftanstrengungen leisten und den ganzen Tag über unterwegs sind. Sie müssen, um ihren Körper bei Kräften zu erhalten, gut essen und trinken. Man kann daher die 1,25 Mk. Trinkgeld als Zehrungsgelder betrachten, die eine notwendige, in der Natur der Arbeit liegende Betriebsausgabe bilden. Hiernach verbleibt ein durchschnittlicher Arbeitsverdienst von rd. 22 Mk. pro Woche, was ein Jahreseinkommen von rund 1150 Mk. ausmacht. Das Schurzfell wird den Kutschern in den meisten Betrieben geliefert.

Rolljungen, welche vom Unternehmer selbst beschäftigt werden, erhalten 9—10 Mk. pro Woche, die anderen 30 bis 40 Pf. pro Tag. Da der Kutscher gewöhnlich 1 Mk. vom Fuhrherrn für das Halten des Rolljungen vergütigt erhält, so verdient er dabei sogar etwas.

Digitized by Google

Versicherung, Organisation.

Gegen Krankheiten sind die Speditionsarbeiter vielfach bei der Ortskrankenkasse für den Gewerbebetrieb der Kaufleute, Handwerker und Apotheker versichert. Bezüglich der Unfallversicherung gehören die Speditionsbetriebe zu der Speditions-, Speicherei- und Kellereiberufsgenossenschaft. Es kommen ziemlich viel Unfälle vor. Im Betriebe der Berliner Spediteurverein-Aktiengesellschaft passiert wöchentlich etwa 1 Unfall.

Auch die Speditionsarbeiter sind in dem Centralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands organisiert. Erst im Jahre 1899 hat eine Lohnbewegung unter ihnen stattgefunden[1]. In einer im August 1899 stattgehabten Versammlung von etwa 1000 Speditionsarbeitern wurde ein Schreiben an die „Vereinigten Spediteure" abgefaßt, in welchem folgende Forderungen aufgestellt wurden:

1. Für Rollkutscher einen Minimallohn von 22 Mk., nach einjähriger Thätigkeit derselben von 25 Mk. pro Woche.
2. Für die Rollkutscher bei der Bahnspedition einen Minimalmonatslohn von 78 Mk., nach einjähriger Thätigkeit von 86 Mk., resp. einen Wochenlohn von 18 bezw. 21 Mk.
3. Bezahlung der Überstunden von 9 Uhr abends ab mit 50 Pf. pro Stunde.

   Die Versammlung erachtet es ferner für unbedingt notwendig, eine Verkürzung der Arbeitszeit herbeizuführen und fordert infolgedessen von den Vereinigten Spediteuren:
4. Daß in der Zeit vom 15. April bis 15. August und vom 1. Dezember bis 1. März nach 7 Uhr abends und in der Zeit vom 15. August bis 1. Dezember und vom 1. März bis 15. April nach 8 Uhr abends kein Kutscher mehr auf die Tour geschickt werden darf.
5. Abschaffung der Stallwachen für die Kutscher.
6. Für Bodenarbeiter wird verlangt, eine Tagschicht von 11 Stunden und eine Nachtschicht von 10 Stunden Arbeitszeit, unterbrochen durch eine zweistündige Pause.
7. Der Lohn für Bodenarbeiter beträgt 21 Mk. und nach einem Jahre 24 Mk.; ferner pro Überstunde an Wochentagen 35 Pf., für Sonntagsarbeit 50 Pf. pro Stunde.
8. Auszahlung des Wochenlohnes am Freitag.

---

[1] Siehe „Courier" vom 3. und 17. September 1899.

Digitized by Google

9. Maßregelungen dürfen wegen Beteiligung an der Bewegung nicht stattfinden.

Es fanden dann über diese Punkte Verhandlungen zwischen den Spediteuren und ihren Arbeitern statt, nachdem sich erstere geweigert hatten, mit fremden Vertretern der Arbeitnehmer, nämlich den Führern des Centralverbandes, zu verhandeln. Eine am 30. August einberufene Versammlung von etwa 1500 Speditionsarbeitern erkannte jedoch die Abmachungen der Lohnkommission nicht an, sondern beschloß, folgende Forderungen aufzustellen:

1. Sämtliche Rollkutscher und Speditionsarbeiter der Vereinigten Spediteure erhalten eine Lohnzulage von wöchentlich 1,50 Mk., unbeirrt der Höhe ihres gegenwärtigen Lohnes.
2. Jeder Rollkutscher, welcher nach 8 Uhr abends noch auf die Tour geschickt wird, erhält eine Entschädigung von 50 Pf.
3. Da eine Bezahlung der Überstunden für Bodenarbeiter nicht stattfindet, erhalten dieselben während der Saison eine Extrazulage von 3 Mk. pro Woche.
4. Stallwachen sollen nicht von Rollkutschern und Bodenarbeitern ausgeführt werden; Sonntagswachen von Mittags bis zum Abendfutter nur auf Grund freier Vereinbarung und gegen entsprechende Entschädigung.
5. Der Minimalwochenlohn beträgt für Rollkutscher und Bodenarbeiter 18 Mk pro Woche.

Es war zugleich verabredet worden, daß in allen Betrieben, in denen diese Forderungen nicht bewilligt werden würden, sofort die Arbeit niedergelegt werden sollte. Indessen ist es hierzu nicht gekommen, weil von den Unternehmern fast alles bewilligt wurde. Über die früheren Bestrebungen der Angestellten, die Abholung der Güter nach 8 Uhr abends überhaupt abzuschaffen, fanden noch später wieder Verhandlungen statt. Der Centralverband richtete am 5. September 1899 eine Eingabe an die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft, in der die Notwendigkeit und Möglichkeit der Beendigung der Güterabholung um 8 Uhr dargelegt wurde. Die Ältesten der Kaufmannschaft erkannten die volle Berechtigung der Forderung an und ersuchten den Lokalverein Berliner Spediteure in einem ausführlichen Schreiben vom 4. November 1899, daß sich die Spediteure gegenseitig verpflichten möchten, nach 8 Uhr keine Güter mehr von den Geschäftslokalen abzurollen. Da diese jedoch befürchten mußten, daß sich von seiten ihrer Kunden, namentlich der Großkonfektionäre, ein lebhafter Widerstand gegen ein solches Vor-

Digitized by Google

gehen geltend machen würde, haben sie von allen Maßnahmen Abstand genommen. Es ist also beim Alten geblieben.

VIII. Haushaltungsrechnungen, Statistisches.

In der Absicht, einen näheren Einblick in die Wirtschaftsführung und in das innere Familienleben der Verkehrsarbeiter zu gewinnen, haben wir etwa 100 Fragebogen sowohl an die Angestellten selbst als auch an deren Arbeitgeber und an die Fachvereine und Gewerkschaften behufs Verteilung an jene ausgegeben. Es sind jedoch nur 14 Antworten eingegangen, deren Inhalt in nachfolgender Tabelle zusammengestellt worden ist.

Wir haben besonderen Wert darauf gelegt, daß die Fragebogen „nur an solche verheiratete Leute gegeben wurden, welche keine Kostgänger haben", um gewissermaßen den typischen Fall einer Familie mit noch unmündigen Kindern zu fixieren. Sobald Kostgänger dabei sind, wird das Bild vollständig unübersichtlich, da man nie recht ersehen kann, in welchem Maße denn der Kostgänger an den verschiedenen Ausgaben beteiligt ist. Auch werden sich annähernd richtige, statistische Vergleiche nur dann anstellen lassen, wenn man es mit möglichst gleichen, typischen Fällen zu thun hat. Den unverheirateten Bahnreiniger haben wir daher bei den späteren Berechnungen nicht berücksichtigt; wir haben seine Haushaltsrechnung aber wiedergegeben, da sie immerhin das bis jetzt nur spärliche Material über Arbeiterbudgets vermehrt. Den Wagenführer von 34 Jahren haben wir in Rechnung gezogen, trotzdem das eine Kind 416 Mk. im Jahre verdient, weil hier die Ehefrau wegen der großen Anzahl von Kindern nicht nebenbei arbeiten kann, und in den übrigen Familien weniger Kinder vorhanden sind. Bei Abfassung des Fragebogens haben wir uns dem von Dr. Hirschberg bei seiner Aufstellung von Haushalungsrechnungen Berliner Arbeiter entworfenen Schema[1] im wesentlichen angeschlossen, um eine Vergleichung mit den von ihm gewonnenen Resultaten, die sich allerdings auch auf Familien mit Kostgängern beziehen, zu ermöglichen. Die auf die Wohnverhältnisse sowie das Trinken und Speisen in Wirtshäusern bezüglichen Fragen sind wesentlich erweitert worden.

Wir wollen nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, wie schwierig es ist, wirklich brauchbare Haushaltungsrechnungen von Arbeitern zu erhalten. Abgesehen davon, daß viele nicht die genügende Intelligenz besitzen, stehen dieselben allen Fragen über ihre Einkommensverhältnisse sehr mißtrauisch

[1] a. a. O. S. 292.

Digitized by Google

Fragestellung	Bahnreiniger im Alter von 26 Jahren	Wagenführer bei der Straßenbahn im Alter von 24 Jahren	29 Jahren	34 Jahren
1. Ihre Wohnung besteht aus? (St. = Stube, K. = Küche)	Schlafstelle	1 St. 1 K.	2 St. 1 K.	1 St. 1 K.
Haben Sie einen eigenen Korridor?	—	1	—	—
Wo liegt die Wohnung? (Ob Vorderhaus = V., Seitenflügel = S., Quergebäude = Q.)	S.	V.	V.	Q.
Wieviel Treppen?	p.	p.	IV.	p.
In welcher Stadtgegend?	NO.	N.	Rixdorf	N.
In einem älteren (ä.) oder neueren (n.) Hause?	ä.	n.	ä.	ä.
Eigene Wasserleitung?	—	1	1	—
Eigenes Kloset?	—	1	—	—
Ausguß in der Küche?	—	1	1	1
2. Wer erhält von Ihnen seinen Unterhalt ganz oder fast ganz? (E. = Ehefrau, K. = Kind)	—	E., 1 K.	E.	E., 8 K.
3. Wer verdient mit und wodurch?	—	E. durch Milchgeschäft	—	1 K. durch Nähen
A. Einnahmen im Jahre 1899.				
1. Wieviel erhielten Sie an Lohn, einschl. Naturalien, Weihnachtsprämien u. dgl.?	920	1160	1180	1260
an Trinkgeldern (ohne jeden Abzug)?	—	—	—	—
Einnahmen aus der Nebenbeschäftigung als Portier, Hausreiniger, Schlafstellenvermieter u. s. w.	—	—	—	—
2. Zuschuß durch Verdienst der Ehefrau?	—	360	—	—
der Kinder?	—	—	—	416
der anderen oben unter 3 aufgeführten Haushaltungsangehörigen?	—	—	—	—
3. Andere außerordentliche Einnahmen wie Lotteriegewinn, Geschenke u. dgl.?	—	—	—	—
Also Jahreseinnahme:	920	1520	1180	1676

Digitized by Google

von 14 Verkehrsarbeitern.

Straßenbahnschaffner im Alter von								Droschkenkutscher im Alter von 40 Jahren	Omnibuskutscher im Alter von 37 Jahren	Durchschnitt bei den Wagenführern	Durchschnitt bei den Schaffnern
29 Jahren	30 Jahren	30 Jahren	34 Jahren	40 Jahren	30 Jahren	36 Jahren	44 Jahren				
2 St. 1 K.	1 St. 1 K.	2 St. 1 K.	2 St. 1 K.	1 St.	2 St. 1 K.	2 St. 1 K.	2 St 1 K.	1 St. 1 K.	1 St. 1 K.		
1	1	—	—	—	—	—	1	—	—		
D.	S.	B.	B.	B.	B.	B.	B.	B.	D.		
I.	I	I	p.	IV.	I.	p.	p.	IV.	III.		
O.	SO.	Hohen-Schön-hausen	Hohen-Schön-hausen	SO.	Friedrichs-hagen	Friedrichs-hagen	Friedrichs-hagen	SO.	Schöne-berg		
n.	n.	n.	ä.	ä.	ä.	n.	n.	n.	n.		
1	1	1	—	—	—	1	—	1	1		
1	1	1	—	—	—	—	1	—	—		
1	1	—	—	—	—	1	—	1	1		
E. u. Schwieger-mutter	E., 2 K.	E., 1 K.	E.	1 Cousine	E., 4 K.	E., 1 K. u. Schwieger-eltern	E., 5 K.	E., 3 K.	E.		
—	E. durch Mäntel-nähen	—	—	—	—	E. durch Materialwaren-geschäft	—	E. durch Nähen	E. durch Mäntel-nähen		
1140	1200	1140	940	1440	940	940	1120	1200	1060	1200	in Berlin 1108 Mk., in Friedrichs-hagen 1000 Mk.
360	340	360	480	270	150	180	180	300	—	—	in Berlin 362 Mk., in Friedrichs-hagen 170 Mk.
—	—	—	—	—	120	400	90	—	300	—	—
—	120	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—
1500	1660	1500	1420	1710	1270	1520	1390	1700	1360	1458	1498

Digitized by Google

Fragestellung	Bahnreiniger im Alter von 26 Jahren	Wagenführer bei der Straßenbahn im Alter von 24 Jahren	29 Jahren	34 Jahren
B. Ausgaben im Jahre 1899:				
1. Für Wohnung?	108	200	240	222
Für Heizung?	6	50	25	72
Für Beleuchtung?	2	36	10	35
2. Für Essen und Trinken im Haushalt (auch Kaffee)?	36	640	660	790
3. Für Trinken im Wirtshaus?	144	80	40	50
4. Für Essen im Wirtshaus.	396	—	50	10
Wie oft mußten Sie durchschnittlich im Monat im Wirtshaus frühstücken?	30	—	10	3
Mittag essen?	8	—	5	5
Abendbrot essen?	30	—	8	10
5. Ausgaben für Vergnügungen (Ausflüge, Theater u. dergl.)?	20	40	—	—
Für Cigarren und Tabak?	18	28	—	20
Für Zeitungen?	—	15	4	7
6. Für Arzt, Medizin, Krankheiten?	—	—	20	4
7. Für Kleidung und Wäsche?	147	160	180	140
8. Beiträge für Versicherungen?	33	19	19	19
9. Beiträge für Vereine und Sammlungen?	—	—	—	—
10. Steuern?	4	12	12	12
11. Andere außerordentliche (nicht alle Jahre wiederkehrende) Ausgaben für Möbel, Umzug und dergl.?	—	—		
Also Jahresausgaben:	914	1280		
Die Einnahmen überstiegen die Ausgaben um:	6	240		
Die Ausgaben überstiegen die Einnahmen um:		—		
Ihre Ersparnisse betrugen am 1. Januar 1889:		—		
am 31. Dezember 1899:		20		
Ihre Schulden betrugen am 1. Januar 1899:		20		
am 31. Dezember 1899:		—		

von 14 Verkehrsarbeitern.

Straßenbahnschaffner im Alter von								Droschkenkutscher im Alter von 40 Jahren	Omnibuskutscher im Alter von 37 Jahren	Durchschnitt bei den Wagenführern	Durchschnitt bei den Schaffnern
29 Jahren	30 Jahren	30 Jahren	34 Jahren	40 Jahren	30 Jahren	36 Jahren	44 Jahren				
324	300	192	180	156	300	250	150	250	234	220	in Berlin 260 Mk., in den Vororten 219 Mk.
70	44	48	60	60	60	80	70	48	40	49	62
20	25	16	15	15	10	20	20	12	12	27	18
600	660	660	600	648	597	780	730	680	624	697	659
250	175	140	180	20	100	170	170	60	44	57	151
—	100	100	90	180	40	—	—	300	20	20	64
—	4	6	2	8	4	—	—	30	1	—	—
—	6	3	2	6	—	—	—	30	1	—	—
—	8	5	5	8	4	—	—	—	1	—	—
130	10	60	75	20	—	20	9	20	10	14	40
20	20	20	10	5	5	5	5	40	10	16	11
12	12	6	7	5	8	10	7	10	8	8	8
—	50	—	—	250	20	120	50	12	—	—	—
100	150	180	180	148	50	120	100	160	142	160	128
25	30	19	19	19	52	36	36	19	45	19	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	?	?
12	12	12	17	24	6	14	16	12	24	12	17
—	50	60	47	—	120	95	27	150	40	—	—
1563	1638	1513	1480	1550	1368	1720	1390	1773	1265	1320	1528
—	22	—	—	160	—	—	—	—	95	—	—
63	—	13	60	—	98	200	—	73	—	—	—
—	—	13	—	—	—	—	—	73	20	—	—
—	22	—	—	160	—	—	—	—	115	—	—
20	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—
83	—	—	60	—	98	500	—	—	—	—	—

Digitized by Google

gegenüber, da sie immer gleich den Steuerdenunzianten dahinter vermuten. Es bedurfte daher zur Richtigstellung der Fragebeantwortungen vielfacher Rückfragen und Ergänzungen. Über die Trinkgelder haben sich die meisten ausgeschwiegen, weshalb hier die Eintragung meist von unserer Seite nach unserem besten Wissen erfolgt ist. Den Bezug von Dienstuniform und Weihnachtsgratifikationen hatte nicht ein einziger Arbeiter erwähnt; auch hier sind Ergänzungen gemacht worden.

Bei Durchsicht obiger Tabelle gelangen wir nun zu folgenden Resultaten: Wohnverhältnisse: Die in den Vororten wohnenden Arbeiter verfügen über bessere Wohnungen als diejenigen in Berlin. Sie wohnen alle im Vorderhause, und zwar meist parterre oder eine Treppe, während die Berliner Arbeiter ausschließlich in den weniger bevorzugten Stadtteilen entweder im Seitenflügel resp. im Quergebäude oder in den höheren Etagen des Vorderhauses ihr Heim aufgeschlagen haben. Dagegen haben die in den Vororten wohnenden Leute wiederum darunter zu leiden, daß sie keine Wasserleitung, kein eigenes Kloset und keinen Ausguß in der Küche haben. Die Ausgaben für die Wohnung betragen bei

dem Droschkenkutscher	15	%	des Gesamteinkommens.
den Führern	15	%	„ „
den Schaffnern in Berlin	16	%	„ „
„ „ in den Vororten	14	%	„ „
dem Omnibuskutscher	17	%	„ „
im Durchschnitt in Berlin	15,75	%	„ „

Die Einnahmen aus Trinkgeldern betragen bei dem Droschkenkutscher 20%, den Schaffnern in Berlin 25%, in Friedrichshagen 15% des Berufseinkommens. In Berlin sind die Leute also bis zu 1/4 ihres Einkommens auf Trinkgelder angewiesen, was immerhin bedauerlich ist. In Prozenten der Gesamteinnahme betragen die Ausgaben für

	Heizung	Beleuchtung	Essen u. Trinken im Haushalt	Essen im Wirtshaus	Trinken im Wirtshaus	Nahrung überhaupt
bei dem Droschkenkutscher	2,8	„	40	18	4	62
bei den Führern	3,4	„	48	1	4	53
bei den Schaffnern	4,1	„	44	4	10	58
bei dem Omnibuskutscher	2,9	„	46	2	3	51
im Durchschnitt	3,3	1,1	44,5	—	—	56

Berechnen wir die Ausgaben nach Prozenten der ordentlichen Gesamtausgaben, so gelangen wir zu folgenden Resultaten:

Digitized by Google

	Droschken-kutscher	Führer	Schaffner	Omnibus-kutscher	Im Durch-schnitt
Wohnung	15 %	17 %	in Berlin 17 % in den Vororten 14 %	19 %	17 %
Heizung und Beleuchtung	3,7 %	5,7 %	5,2 %	4,2 %	4,7 %
Nahrung überhaupt	64 %	58 %	57 %	56 %	58,75 %
Trinken und Essen im Wirtshaus	22 %	—	—	—	8,7 % ohne Droschkenkutscher
Kleidung	10 %	12 %	8 %	12 %	10,50 %
Versicherung, Gesundheitspflege	2 %	1 %	2 %	4 %	2,25 %

Dr. Hirschberg macht uns diese Angaben nach den Haushaltsrechnungen von 13 Berliner Arbeitern, die außer den Straßenreinigern alle gelernte Arbeiter der verschiedensten Berufszweige sind. Wir haben den Durchschnitt der von Dr. Hirschberg aufgestellten Prozentsätze berechnet und wollen diesen mit unseren Zahlen und außerdem mit den von Ernst Engel[1] für eine bemittelte sächsische Arbeiterfamilie erzielten Resultaten der Übersicht wegen zusammenstellen:

	Nach unserer Berechnung	nach Dr. Hirschberg	nach Engel
Nahrung	58,75 %	56,3 %	62 %
Essen und Trinken im Wirtshaus	8,7 bezw. 22 %	6,7 %	—
Wohnung	17 %	17,8 %	12 %
Kleidung	10,50 %	9,9 %	16 %
Heizung und Beleuchtung	4,7 %	5,3 %	5 %
Gesundheitspflege, Versicherung	2,25 %	5,3 %	1 %

Unsere Prozentsätze kommen denen von Dr. Hirschberg ziemlich nahe. Daß die Verkehrsarbeiter einen höheren Prozentsatz bei den Ausgaben für Essen und Trinken im Wirtshaus aufweisen, ist nach unseren früheren Ausführungen erklärlich. An ihrer Spitze stehen die Droschenkutscher mit 22 %, da viele fast ausschließlich ihren Nahrungsbedarf im Wirtshaus decken. Daß die Hirschbergsche Statistik für Gesundheitspflege und Versicherung eine verhältnismäßig höhere Summe bringt als die unserige, hat seinen Grund darin, daß die Straßenreiniger ziemlich hohe Versicherungsbeiträge zahlen. Dr. Hirschberg hat bereits darauf hingewiesen, daß Engels Annahme über Wohnung und Nahrung wesentlich von den für Berliner Arbeiter ermittelten Zahlen abweichen.

Neben den Fragebogen über Haushaltsrechnungen wurde noch von uns eine andere Art von Fragebogen an die Arbeitnehmer ausgegeben, deren Beantwortung wir in nachfolgender Tabelle wiedergeben:

[1] Die Lebenskosten belgischer Arbeiterfamilien, Dresden 1895.

Digitized by Google

Fragestellung	Droschkenkutscher			
	44 Jahre	46 Jahre	47 Jahre	50 Jahre
1. Wieviel ganz freie Sonntage hatten Sie im Jahre 1899?	4	—	2	—
Wie oft hatten Sie im Jahre 1899 nur Sonntags vormittags frei?	—	—	—	—
Wie oft nur Sonntags nachmittags frei? .	—	—	—	—
2. Wieviel freie Wochentage hatten Sie im Jahre 1899?	15	4	3	16
3. Wann ist gewöhnlich am Abende vor dem freien Tage Ihre Arbeit beendet? Um . . . Uhr?	9	8—9	9	10
4. Wie oft gestattete die Arbeit nur eine Nachtruhe von weniger als 8 Stunden? . . . mal	72	—	—	—
5. Wo nehmen Sie gewöhnlich Ihr Mittagsbrot ein?	Im Wirtshaus	?	Zu Hause	Im Wirtshaus
Wie oft blieb Ihnen für das Einnehmen desselben nur eine Zeit von weniger als 15 Minuten?	—	—	—	—
Wie oft nur eine Zeit von 15—30 Minuten?	—	—	—	—
6. Wieviel Stunden sind Sie gewöhnlich im Interesse Ihrer Arbeit vom Hause entfernt?	15	15	12—14	15—16
Wieviel Zeit entfällt hiervon auf den Weg zur resp. von der Arbeitsstätte? . . . Minuten	2	10	10	3
Wie oft machen Sie diesen Weg am Tage? . . . mal	2	2	2	2

Zu unserem Bedauern sind nur 13 Fragebogen beantwortet worden. Der Zweck der aus ihnen zusammengestellten Tabelle soll sein, unsern Lesern über die brennendsten und reformbedürftigsten Punkte der Verkehrsarbeiterfrage, also über die Sonntagsruhe, die Ruhe-, Mittags- und Nachtpausen, sowie über die Arbeitszeiten, einige Beispiele vor Augen zu führen. Einer Besprechung der Tabelle glauben wir uns enthalten zu dürfen, da sie im wesentlichen unsere früheren Angaben bestätigt.

Unsere Erörterungen haben sich auf die Schilderung der Verhältnisse der im öffentlichen Verkehrsgewerbe Berlins thätigen Arbeiter beschränkt, wobei außerdem noch die in Reichs- und Staatsbetrieben thätigen Personen

Digitized by Google

Kutscher			Straßenbahn-Führer					Schaffner
31 Jahre	36 Jahre	52 Jahre	29 Jahre	32 Jahre	32 Jahre	36 Jahre	36 Jahre	32 Jahre
—	—	3	—	—	3	2	1	—
—	—	—	10	5	10	11	8	8
—	—	—	—	—	3	2	—	—
33	36	37	24	20	26	25	26	12
3 Uhr nachts	1 Uhr nachts	1 Uhr nachts	meist nach 12 Uhr nachts	unbestimmt	sehr unbestimmt	sehr unbestimmt	meist nach 12 Uhr	meist nach 12 Uhr
häufig	sehr oft nur 4 St.	niemals 8 St.	fast immer	fast nie über 5 St.	300	300	sehr oft	fast immer
während des Dienstes	unterwegs	unbestimmt	unterwegs	zu Hause	am Endpunkt	am Endpunkt	unterwegs	zu Hause
oft	öfter	—	—	—	11	10	öfter	—
?	mehrmals	mehrmals	19	60	fast regelmäßig	fast immer	mehrmals	100
15—18	16	13	18	17	16	16	15	18
20	1/2 St.	1/2 St.	1/2 St.	1/2 St.	15	15	25	1/2 St.
2—3	4	2—4	2—4	2—6	4—6	4—6	4	2—6

außer acht gelassen sind. Um aber die in den anderen Fuhrbetrieben beschäftigten Arbeiter nicht gänzlich zu übergehen, geben wir in nachfolgender Tabelle über den Jahresverdienst, die Arbeitszeiten, die freien Sonn- und Wochentage einen kurzen Überblick.

Die Bediensteten der Reichspost und der Stadt- und Ringbahn stehen sich hiernach wesentlich günstiger als diejenigen der Privatunternehmer. Bezüglich der Sonntage und der freien Wochentage sind aber alle Arbeiter in öffentlichen Verkehrsgewerben bedeutend ungünstiger als diejenigen anderer Fuhrbetriebe gestellt.

Digitized by Google

Berufsart	Netto-Jahresverdienst einschl. aller Nebenbezüge (Trinkgelder, Dienstanzug, freie Wohnung u. dergl.) u. nach Abzug notwendiger Ausgaben (Strafen, Essen im Wirtshaus u. dergl.).	Durchschnittl. tägl. Netto-Arbeitszeit (ausschließlich Mittag- u. Besperpausen u. dergl.).	Im Vierteljahr durchschnittlich freie[1]		Bemerkungen
		Stunden	Sonntage	Wochentage	
	ℳ				
Droschkenkutscher I. Kl.	1350	13—16	2	12	
„ II. „	750	14—17	2	10	
Straßenbahn: Schaffner	1600	13	1	9	
Straßenbahn: Wagenführer (elektr.)	1350	11	1	9	
Straßenbahn: Kutscher	1350	13	1	9	
Straßenbahn: Stalleute	1000	12	—	2	
Straßenbahn: Streckenwärter	1100	13	1	6	
Straßenbahn: Wagenwäscher	960	12	—	—	
Lokomotivführer (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1945	9—10	1	5	
			1	5	
Heizer (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1458	$9^1/_2$—$10^1/_2$	1	5	
			1	5	
Telegraphist (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1440	8	1	5	
Billet-(Bahnsteig-) Schaffner (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1340	11	1	5	
Zugschaffner (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1600	10	1	2	
Weichensteller (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1320	8	1	5	
Streckenwärter (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1000	11	1	2	
Bahnsteigarbeiter (Thürschließer) (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1050	10	—	—	
Omnibus: Kondukteure	1300	14—16	2	10	
Omnibus: Kutscher	1250	14—16	2	10	
Omnibus: Wagenwäscher u. Stalleute	900	$16^1/_2$	—	—	
Paketfahrt-Schaffner	1300	$13^1/_2$	10*	—	
„ Kutscher	1060	14	10*	—	
„ Bestellboten	1060	11	12*	—	
Reichspost-Briefträger	1290	9	4	—	Freie Wochentage nur nach etwaigem Nachtdienste
„ Schaffner	1290	9	4	—	
„ Hilfsboten	912,50	9	4	—	
„ Postillone	1030	12—13	—	1	Haben lange Wartepausen u. an jedem 3. Sonntag einen freien Nachmittag
„ Stalleute	1030	10	—	1	
Rollkutscher	1150	15—17	13*	—	
Rolljungen (vom Spediteur angenommen)	500	15—16	13*	—	
Speditionsbodenarbeiter	800	12	13*	—	

[1] **Bei den mit einem * versehenen Sonntagen ist bis 10 Uhr vorm. Dienst zu thun. Die fett gedruckten Zahlen bedeuten, daß vor diesen Ruhetagen der Dienst erst in später Nacht beendet ist und an den ihnen folgenden Tagen in aller Frühe beginnt. Es ist daher eigentlich nur ein halber freier Tag zu rechnen. Zur Kirche können die betreffenden Arbeiter an solchen Tagen wegen Übermüdung fast niemals gehen.**

Digitized by Google

Berufsart	Netto-Jahresverdienst einschl. aller Nebenbezüge (Trinkgelder, Dienstanzug, freie Wohnung u. dergl.) u. nach Abzug notwendiger Ausgaben (Strafen, Essen im Wirtshaus u. dergl.)	Durchschnittl. tägl. Netto-Arbeitszeit (ausschließlich Mittags- u. Vesperpausen u. dergl.)	Im Vierteljahr durchschnittlich freie		Bemerkungen
			Sonntage	Wochentage	
	ℳ	Stunden			
Personendampfschiffs-Führer	1320	9	—	—	Im Winter ist jeder Sonntag frei u. die Arbeitszeit dauert nur 6—10 St.
Personendampfschiffs-Steuermänner	1080	9	—	—	
Personendampfschiffs-Maschinisten	1200	9	—	—	
Personendampfschiffs-Heizer	460	9	—	—	Nur im Sommer im Betrieb thätig
Personendampfschiffs-Jungen	316	9	—	—	
Leichenwagenkutscher	1200	13	1	3	Die Livree gehört dem Fuhrherrn
Krankenwagenkutscher	1000	12	—	3	Nach Bedarf zur beständigen Verfügung d. Fuhrherrn
Kutscher von Geschäfts-, und Luxus-Fuhrwerk, Brautwagen, Kremser u. dergl.	1150	12	1	3	Die Livree gehört dem Fuhrherrn, freie Tage jedoch nur bei schlechtem Wetter
Kutscher für Luxusfuhrwerk bei Privaten (Ärzten ꝛc.)	1400	12	—	2	Stete Dienstbereitschaft
Arbeitskutscher	1100	15	13*	—	Häufig Sonntag abends Pferde zu füttern
Mehlkutscher	1200	16	13*	—	desgl
Bierfahrer	2000	13	13*	—	
Mitfahrer bei Bierwagen	1000	13	13*	—	
Mörtelkutscher	1050	15	13*	—	
Eiswagenkutscher	1100	12	13*	—	
Kohlenwagenkutscher	1200	11	13	—	
Sonstige Privat- (nicht bei Fuhrherrn thätige) Kutscher von Geschäftswagen	1200	11	8*	—	Abends stets Pferde zu füttern

Digitized by Google

Les ouvriers des transports en France

(chemins de fer, omnibus et tramways et voitures de place de Paris).

Par

Comte **Léon de Seilhac.**

Digitized by Google

I. Les employés de chemin de fer français.

Prenons comme type la Compagnie des chemins de fer de Paris-Orléans (P. O.)[1].

L'administration de cette Compagnie est divisée en cinq Services:

1° La Direction.

2° Le Secrétariat Général et la Comptabilité Générale.

3° L'Exploitation.

4° La Voie.

5° La Traction.

Les agents sont divisés en deux catégories: le service central et le service actif.

A. Services centraux.

Direction et Secrétariat Général.

La Direction, le Secrétariat Général et la Comptabilité Générale ne sont desservis que par des agents du service central.

L'Exploitation, la Voie et la Traction sont desservis par des agents des deux catégories.

Au point de vue du traitement, les agents du service central sont rémunérés à peu près de la même façon.

Par contre les agents du service actif sont traités de façon toute différente, s'ils appartiennent à l'Exploitation, ou à la Voie, ou à la Traction. Il est vrai que les aptitudes exigées pour chacun de ces services diffèrent considérablement, certaines fonctions exigeant des aptitudes et des connaissances techniques qui nécessitent des études sérieuses.

[1] Nous prenons comme type cette Compagnie parce qu'elle ne confine à aucune frontière (c'est la seule dans ce cas, avec la compagnie de l'Etat) et qu'elle donne bien les prix moyens des salaires payés aux employés des autres Compagnies.

Digitized by Google

Pour indiquer le chiffre de leurs traitements, fixes et majorés de primes et de bénéfices, nous nous occuperons d'abord des agents des services centraux, et ensuite des agents des services actifs, en commençant par les fonctions ou les grades les moins élevés et en les suivant jusqu'à la situation la plus haute qu'ils puissent atteindre.

En plus du traitement fixe, il faut ici remarquer que tous les agents, dont le traitement ne dépasse pas 3000 francs, reçoivent, en outre, 1/24ème de ce traitement en fin d'année et que pour tous ses agents indistinctement, la Compagnie verse un dixième de leur traitement, à capital aliéné ou réservé, à leur choix, à leur compte de retraites.

B. Services actifs.

I. Exploitation.

Les agents commissionnés de ce service sont:
Les chefs de gares et de stations,
Les employés de bureau, ou des gares de grande et petite vitesse,
Les facteurs,
Les pointeurs ou reconnaisseurs,
Les aiguilleurs,
Les conducteurs des trains et gardes-freins,
Les surveillants ou contrôleurs (des grandes gares).

Les employés de bureau sont généralement recrutés dans les autres services, surtout parmi les facteurs. Leur traitement de début est de 1500 francs, et il peut atteindre 2100 francs, et 2400 francs (dans les grandes gares). Les employés de bureau qui veulent parvenir à l'emploi de chefs de gares ou de stations ou contrôleurs de l'exploitation, peuvent, s'ils sont célibataires, être nommés contrôleurs intérimaires. Ils remplacent, en cas de maladie, les chefs de stations. Il leur est alloué, en cette qualité, 4 francs par journée de déplacement.

Les autres agents subalternes de l'exploitation, peuvent être nommés facteurs intérimaires et ensuite chefs de stations ou sous-chefs de gares. Ils touchent, en cette qualité, 3 francs par journée de déplacement.

Les facteurs débutent à 1200 francs (à 1350 francs à Paris et dans les environs) et ils parviennent à 1500 francs de traitement. Ce traitement s'augmente de pourboires, qui, dans certaines gares, atteignent 2 francs par jour.

Digitized by Google

Les pointeurs débutent à 1200 francs et parviennent à 1500 francs.

Les reconnaisseurs débutent au même taux et parviennent à 1800 francs.

Les aiguilleurs débutent à 1350 francs et parviennent à 1800 francs.

Les gardes-freins débutent à 1350 francs et deviennent chefs de train. Ils atteignent 1800 francs. Ils touchent, en outre, une indemnité de 50 cent au minimum, qui s'accroît d'après la distance parcourue par le train.

Les surveillants ou contrôleurs des gares débutent à 1200 francs et atteignent 1800 francs. Le surveillant-chef (un seul par gare) peut gagner jusqu'à 2100 francs.

Le traitement des chefs de stations varie, d'après l'importance de la station, de 1200 à 3000 francs. Ils sont, en outre, logés, et beaucoup d'entre eux reçoivent des dons ou cadeaux du commerce local.

Les chefs de gares sont payés de 2400 à 6000 francs (deux chefs de grandes gares ont 7200 francs). Ils sont logés. Les sous-chefs de gares ont de 1800 à 3000 francs, d'après leur ancienneté.

Les contrôleurs de l'Exploitation touchent de 2700 à 3600 francs de traitement, et, de plus, une indemnité de 6 à 8 francs pour chaque jour de déplacement.

Les inspecteurs de l'Exploitation touchent de 3000 à 6000 francs et 8 francs par journée de déplacement.

Tous les agents de l'Exploitation sont traités comme les agents des services centraux pour le 24e de gratification et le versement à la cause des retraites du dixième de leur traitement. Tous ceux dont le traitement est inférieur à 2400 francs touchent une indemnité de résidence qui est ainsi fixée:

Dans l'intérieur de Paris.	150 fr. par an
Des fortifications à Juvisy (banlieue).	100 fr.
Dans une grande ville (Bordeaux). .	75 fr.

Ceux qui sont placés dans d'autres résidences ne touchent aucune indemnité.

Les services de l'Exploitation sont répartis en sept Inspections principales, qui renferment, chacune, un chef de bureau, un employé principal, un certain nombre d'employés de bureau et deux agents commerciaux.

L'Inspecteur principal touche un traitement qui varie de 7200 à 12 000 francs, auxquels il faut ajouter 3000 francs pour les indemnités de logement et de déplacement.

Digitized by Google

Le chef de bureau et les deux agents commerciaux reçoivent de 3000 à 6000 francs de traitement.

L'employé principal, de 2400 à 3600 francs.

Les employés de 1500 à 2400 francs.

II. Voie.

Le service de la Voie est réparti en 8 arrondissements. Chaque arrondissement est dirigé par un Ingénieur, qui a sous ses ordres deux inspecteurs de la Voie, deux inspecteurs des bâtiments, un chef de bureau des études, aidé d'un nombre plus ou moins important de dessinateurs, et un chef de bureau qui dirige les divers employés de l'arrondissement.

Chaque arrondissement est lui-même divisé en sept ou huit sections et chaque section en trois ou quatre districts, comprenant un certain nombre de chefs de brigades, de poseurs de la voie, de gardes, de cantonniers.

Au point de vue des petits traitements, chefs de brigades, poseurs etc., le réseau est divisé en zônes:

La première zône comprend Paris à Orléans, à Sceaux et à Limours; Orléans à Malesherbes, Brétigny à Châteaudun.

La deuxième zône comprend Orléans (exclus) à Tours, Orléans à Montargis, Châteaudun à Tours.

La troisième zône comprend les lignes situées entre Orléans (exclus) d'un côté, Tours (exclus) de l'autre, et Bourges, Châteauroux, Saincaize, Châteauroux, Le Mans, Chantenay, et enfin toute la grande ligne jusqu'à Bordeaux.

La quatrième zône comprend tout le reste du réseau.

Le traitement de tout ce personnel subalterne varie de la façon suivante:

Les poseurs de la voie ont de 950 à 1100 francs dans la première zône; ils ne touchent plus que de 800 à 950 francs dans la quatrième.

Un chef de brigade aura de 1200 à 1650 francs dans la première zône; de 1150 à 1450 dans la deuxième; de 1100 à 1400 dans la troisième; et de 1050 à 1300 dans la quatrième.

Ces zônes sont établies pour unifier autant que possible les différences entre le coût de la vie dans les différentes régions du pays.

Les traitements des employés du service de la voie sont indiqués par le tableau suivant:

Digitized by Google

Fonctions	Traitements minimum	moyenne	maximum	Observations
Chefs de sections . .	2400	—	4800	
Chefs de districts . .	1500	2231	2700	
Conducteurs	2100	2640	4800	
Employés de section .	1500	—	2100	(passent bientôt chefs de districts)
Piqueurs de nuit . .	1200	—	2100	
Chefs de transport .	1350	1726	2100	(touchent souvent des indemnités de déplacements)
Chefs balanciers . .	1350	—	2400	
Chefs poseurs . . .	1350	—	2100	
Chefs de brigades . .	1050	1178	1650	
Sous-chefs et poseurs .	800	908	1150	
Cantonniers	800	960	1100	
Agents sémaphoriques	800	1106	1500	
Gardes de nuit . . .	800	941	1100	

Les traitements du personnel subalterne (cantonniers, poseurs etc.) se répartissent de la façon suivante:

3	agents	reçoivent	1650	francs
21	„	„	1500	„
29	„	„	1350	„
67	„	„	1300	„
14	„	„	1250	„
265	„	„	1200	„
30	„	„	1150	„
294	„	„	1100	„
348	„	„	1050	„
386	„	„	1000	„
605	„	„	950	„
959	„	„	900	„
965	„	„	850	„
548	„	„	800	„

En outre des traitements indiqués ci-dessus, ces agents, depuis le simple poseur de la voie jusqu'au chef de brigade, reçoivent des indemnités de logement, qui varient d'après les zônes.

A Paris l'agent reçoit 1,25 franc par jour; des fortifications à Juvisy cette indemnité n'est plus que d'un franc; elle est de 85 centimes, de Juvisy à Brétigny; sur les autres parties de la deuxième zône et

Digitized by Google

dans la troisième zône tout entière, elle est de 50 centimes; enfin dans la quatrième zône, elle n'est plus que de 30 centimes.

Ces agents reçoivent en outre, s'ils ont plus de deux enfants, cinq francs par mois pour chaque enfant non encore âgé de seize ans.

* * *

Les fonctionnaires élevés de l'arrondissement ont les traitements suivants:

L'Ingénieur d'arrondissement . . .	de	9000	à 12 000	francs
Les Inspecteurs	„	4200	„ 6 000	„
Le Chef de Bureau	„	3000	„ 6000	„
Les Employés principaux et les Dessinateurs principaux	„	2400	„ 3 600	„
Les employés	„	1500	„ 2 100	„
Les dessinateurs	„	1500	„ 2 700	„

Les gardes barrières (femmes) ont le logement, une indemnité de 8,50 francs à 10 francs par mois. — Elles sont au nombre de 4013. — Leurs maris sont généralement employés comme poseurs de la voie.

Les agents de la voie (brigadiers, poseurs etc.) ont un jour (36 heures) de repos par quinzaine; et, les dimanches, ils ne sont de service qu'à tour de rôle et le plus souvent jusqu'à midi seulement.

Il n'y a que 380 agents de la voie non-commissionnés; leur salaire peut être évalué à 3 francs par jour.

Lorsque les nécessités du service l'exigent, les chefs de district prennent des hommes à la journée. Ils sont payés à l'heure et suivant les habitudes de chaque pays.

III. Traction.

Les services actifs de la traction sont divisés en deux catégories:

a) le service des trains,

b) le service des ateliers.

Du service des trains dépendent les chefs de dépot, les sous-chefs, les machinistes ou mécaniciens, les chauffeurs et les visiteurs. Tous ces agents sont attachés aux Dépôts, qui sont situés dans les grands centres et aux points de bifurcation des grandes lignes.

Les Dépôts sont eux-mêmes divisés en deux services: le service des trains sous les ordres directs du chef de Dépôt et le service de

Digitized by Google

l'Entretien, sous la direction d'un chef d'Entretien. Les mécaniciens et les chauffeurs dépendent du premier service; les visiteurs, du second.

Les visiteurs débutent par un traitement de 1200 francs, ils arrivent à 1500 francs et deviennent visiteurs-chefs à 1650 et 1800 francs. Ils peuvent être nommés chauffeurs et même plus tard mécaniciens.

Le tableau suivant fera connaître les appointements augmentés des bénéfices que peuvent toucher les chauffeurs et les mécaniciens, ainsi que le nombre moyen de ces agents, répartis par classes.

Désignation des agents	Nombre	traitements fixes	traitements augmentés de 1/24	Déplacement	Primes	Ensemble	Traitements [1] maximum	Traitements [1] minimum
Machinistes [2] hors classe . . .	21	3000	3125,—	110,33	829,48	4064,81	4838,99	3425,17
1ère classe . .	257	2700	2812,50	126,73	841,79	3781,02	4780,49	2894,41
2e classe. . .	410	2400	2500,—	160,26	849,95	3510,21	4214,61	2596,64
3e classe. . .	342	2100	2199,57	194,29	768,60	3162,46	4036,11	2537,44
4e classe. . .	149	1950	2043,81	213,57	655,35	2912,73	3399,87	2563,14
Elèves mécanic.	176	1800	1887,62	231,21	469,87	2588,70	2942,04	2056,20
Chauffeurs								
1ère classe . .	177	1800	1887,62	129,66	198,51	2215,79	2615,48	1920,43
2e classe. . .	296	1650	1739,03	131,22	286,40	2156,65	2531,90	1791,20
3e classe. . .	366	1500	1577,55	128,82	296,17	2002,54	2248,49	1673,96
4e classe. . .	202	1350	1408,95	132,88	303,25	1845,08	2037,69	1420,47

Les chefs de dépôt touchent un traitement qui varie de 2700 francs à 4800 francs. — Ils sont logés et touchent une prime pour économie de combustible et bon entretien des machines. Cette prime est supérieure à cette des machinistes.

Les sous-chefs de dépôt sont appointés de 2700 francs à 3600 francs. Ils touchent une prime.

Les chefs d'entretien touchent un traitement qui varie de 2700 francs à 4200 francs.

[1] La différence entre les traitements maxima et minima provient de ce que la voie desservie par certains dépôts présente plus ou moins de rampes et de déclivités. Les machinistes (mécaniciens) et les chauffeurs peuvent donc faire plus ou moins d'économies de combustible et regagner avec plus ou moins de facilité le temps perdu, en manœuvres dans les gares ou par suite d'affluence de voyageurs.

[2] Ou mécaniciens.

Digitized by Google

Le personnel commissionné des ateliers est limité aux chefs-ouvriers, contre-maîtres, chefs d'atelier, contrôleurs, inspecteurs et ingénieurs.

Les chefs ouvriers, commissionnés depuis quelques années seulement, touchent des appointements très variables, d'après la région où se trouvent les ateliers. A Paris, le traitement de début est de 2100 francs; à Périgueux, de 1500 à 1650 francs.

Les contre-maîtres débutent généralement comme chefs ouvriers, pointeurs, ou contrôleurs. Ils peuvent atteindre à un traitement de 5400 francs.

A part les services centraux, et les services (peu nombreux) commissionnés des ateliers, les agents de la Traction ne sont pas commissionnés.

Le nombre de ces derniers peut être évalué à 5400 environ. Ils sont assurés d'un minimum de salaire de 2,50 frs. à 4 frs. d'après leur emploi (journaliers, selliers, menuisiers, ajusteurs); mais ce minimum de salaire est généralement doublé, ces agents travaillant le plus souvent aux pièces et même au marchandage.

Observations générales.

I. Agents commissionnés.

Tous les agents commissionnés, qu'ils appartiennent à un service quelconque, touchent, au mois de Décembre, un vingt quatrième de leur traitement, c'est-à-dire un demi-mois en guise de gratification.

Tous participent aux bénéfices de la Compagnie. Cette participation s'élève (pour l'année 1899) à 6,86 % du traitement et elle est versée au nom de l'agent à la caisse des retraites. — A partir de la 6e année de commissionnement, cette participation est uniformément fixée à 10 % du traitement. Ce versement est fait à capital réservé ou à capital aliéné à la volonté de l'agent.

Au moment de la liquidation de la retraite, que l'agent peut obtenir au bout de 25 années de service et de 55 ans d'âge, la Compagnie complète cette retraite et la porte à la moitié du traitement moyen pendant les six dernières années. Elle est reversible pour moitié (c'est-à-dire pour le quart du traitement) sur la tête de la veuve ou des orphelins mineurs.

Si l'agent désire retarder la liquidation de sa retraite, celle-ci est augmentée d'un quarantième par année supplémentaire. —

Digitized by Google

Si, au contraire, l'agent désire prendre sa retraite avant 25 années de service et 55 ans d'âge, la retraite est diminuée d'autant de quarantièmes du traitement par année de service en moins, et d'autant de quatre-vingtièmes par année d'âge en moins de 55 ans.

* * *

Les augmentations, pour le personnel commissionné, suivent les progressions suivantes:

Excepté pour les poseurs et les agents inférieurs de la voie, dont nous avons déjà parlé, les agents sont commissionnés à 1200, 1300 et 1500 francs, suivant leur emploi — quelques rares exceptions sont faites pour des agents sortant des écoles normale ou polytechnique, qui sont commissionnés à 1800 francs.

Les traitements suivent les progressions suivantes: 1200, 1350, 1500, 1650, 1800, 1950, 2100, 2400, 2700, 3000, 3600, 4200, 4800, 5400, 6000, 7200, 9000, 12 000 francs et ensuite l'augmentation ne se fait que par 3000 francs.

Les chefs de l'Exploitation, l'Ingénieur en Chef de la Voie, l'Ingénieur en Chef de la Traction et le Secrétaire Général de la Compagnie ont 21 000 francs de traitement. — Le Directeur a 30 000 francs.

II. Agents non commissionnés.

Les agents non commissionnés, au nombre d'environ 4350 pour l'Exploitation, 5400 pour la Traction et 380 pour la voie, qui veulent consentir à une retenue de 2 % sur leurs salaires, peuvent faire un versement à la caisse des retraites. Dans ce cas, la Compagnie verse une somme égale de 2 %.

En outre, tout agent, ayant 30 ans de service et 60 ans d'âge, perçoit de la Compagnie une pension reversible pour moitié sur la tête de sa veuve, de 400 francs, à laquelle vient s'ajouter la rente constituée par les 2 % versés par l'agent sur son traitement et les 2 % par la compagnie.

Si un agent, commissionné ou non, se trouve, par suite de maladie ou d'autre cause justifiée, dans un état de gêne, il peut obtenir de la Compagnie un prêt équivalent à 2 mois de traitement ou de salaires. Ce prêt sans intérêt est remboursable en 12 mensualités.

Les agents de la Compagnie ont formé entre eux une société de

Digitized by Google

secours mutuels dite „Société d'Ivry". La Compagnie accorde tous les ans à cette société une allocation d'environ 130 000 francs.

En plusieurs endroits, les agents de Compagnie ont fondé des sociétés coopératives de consommation et des sociétés de construction d'habitations à bon marché, soutenues par la compagnie, qui leur prête l'argent dans d'excellentes conditions.

La Compagnie a elle-même créé, depuis longtemps déjà, un magasin de denrées et de vêtements, où les agents trouvent, dans les conditions les plus économiques, du pain, de la viande, de l'épicerie, des vêtements, des chaussures.

En cas de maladie, les agents, dont le traitement ne dépasse pas 2100 francs, ont droit aux soins gratuits du médecin et aux fournitures pharmaceutiques. — Dans presque tous les services, les journées de maladie leur sont payées, même si la maladie se prolonge pendant trois mois et même davantage.

Les agents peuvent obtenir autant de permis de circulation qu'ils le désirent. Leur famille (femme et enfants) a droit à quatre permis gratuits et à autant de reductions au quart de place qu'elle le désire.

Les enfants des agents de la Compagnie, qui habitent la banlieue ou les environs des villes, ont des cartes de circulation gratuites pour se rendre à l'école ou à l'apprentissage.

La Compagnie prend, comme employés auxiliaires dans les grandes gares et pour les inspections et l'administration centrale, les fils d'agents, qui ont atteint l'âge de quinze ans. Ils sont payés un franc cinquante par jour au début; au bout de six mois leur solde est portée à deux francs, et rapidement elle atteint trois francs. La Compagnie emploie également des femmes et des filles d'agents. Elles débutent à 18 ans et gagnent tout d'abord trois francs par jour, puis elles sont commissionnées à douze cents francs et arrivent à dix huit cents francs. Dans ce cas, elles participent à la retraite, dans les mêmes conditions que les employés.

III. Primes Kilométriques.

Ces primes sont réparties selon des méthodes différentes, suivant les Compagnies.

L'Est et le Nord accordent des primes de régularité de marche, qui varient d'après le type de la machine et la nature du train. L'Orléans et les autres Compagnies accordent des primes basées sur

Digitized by Google

le parcours kilométrique pendant le mois entier. Certaines de ces primes concernent les minutes regagnées. Les primes de parcours sont de 5 à 10 francs par 1000 kilomètres suivant la nature du train (voyageurs ou marchandises). — Les primes d'économie de combustible et de graisse dépendent de la nature et du chargement du train. — Mais, par contre, si les quantités octroyées sont dépassées, les mécaniciens et chauffeurs subissent une retenue et une amende. La quantité de combustible accordée pour un kilomètre varie, d'après le type de la machine, de 8 à 17 kilogrammes; pendant l'hiver, elle augmente d'un demi-kilogramme par kilomètre. La prime, par cent kilogrammes de combustible économisé, est de 4 francs pour le mécanicien et de 2 francs pour le chauffeur. Pendant les manœuvres faites en station, le combustible n'est pas compté en raison des espaces parcourus, mais une heure compte pour 5 kilomètres. La quantité de graisse donnée pour un kilomètre varie de 10 à 41 grammes selon le type des machines. Le prime par kilogramme économisé varie entre 0,10 et 0,16 francs pour les mécaniciens et entre 0,05 et 0,08 pour les chauffeurs.

IV. Caisse de retraites.

La Compagnie complète, jusqu'à 10 % du salaire, les versements à faire à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, elle accorde en outre un vingt quatrième des appointements, en fin d'exercice, aux employés dont le traitement est inférieur à 3000 francs. Les dépôts à la Caisse des retraits sont faits, au choix des agents, à capital réservé ou à capital aliéné. — Lorsque la pension ainsi constituée atteint le maximum légal, les nouvelles parts individuelles ainsi que les arrérages de la reute liquidée, sont versés, au nom de l'employé, à la Caisse d'épargne de Paris. Celle-ci transforme en rentes sur l'Etat les sommes qui excèdent le maximum légal (1500 francs). Les livrets de la caisse des retraites et de la caisse d'épargne sont acquis à l'employé lorsqu'il quitte le service de la Compagnie, à quelque époque ou pour quelque motif que ce soit. S'il meurt en activité de service, la remise est faite à ses héritiers.

La rente produite est augmentée d'un supplément, versé par la Compagnie, qui assure à tout agent âgé de cinquante ans et ayant effectué vingt-cinq ans de service, une pension de retraite égale à la moitié de son traitement moyen pendant les six dernières années de service. Cette pension s'accroit de un quarantième de ce

Digitized by Google

traitement par année de service en plus, sans pouvoir dépasser les trois quarts du traitement. La pension, allouée à la veuve d'un agent décédé en activité de service, est égale à la moitié de la pension, à laquelle aurait eu droit le défunt au moment de son décès.

Les versements faits par la Compagnie pour le service des retraites de ses agents commissionnés s'élèvent annuellement à environ cinq millions.

Pour les agents non commissionnés et les ouvriers que la Compagnie emploie dans ses ateliers, elle a adopté la combinaison suivante: après cinq ans de service, chacun de ces agents peut subir, sur sa demande, une retenue de 2 % sur son salaire; la Compagnie double le montant de cette retenue et verse le tout à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, sur un livret individuel qui est la propriété de l'intéressé. De plus, elle accorde à tout agent non commissionné et à tout ouvrier une pension viagère de 350 francs à l'âge de 55 ans et après vingt-cinq ans de service. Cette pension est augmentée de 10 francs par année de service en plus, jusqu'à un maximum de 400 francs. Elle est reversible par moitié sur la tête de la veuve ou sur celles des orphelins âgés de moins de dix-huit ans. La dépense de la Compagnie s'élève, de ce fait, à plus d'un demi-million de francs.

La Compagnie a encore des magasins de denrée et de vêtements vendus au prix de revient, une boulangerie à Paris et un refectoire qui donne des repas à 53 centimes, des écoles, des ouvroirs. Elle encourage par des prets de capitaux, à 3 % d'intérêt, la construction d'habitations à bon marché.

En résumé, si l'on tient compte de tous les sacrifices que s'impose la Compagnie, on arrive à un total de dépenses de 8.933.000 francs, soit plus du quart du dividende distribué aux actionnaires.

V. Ouvriers des ateliers de construction et de réparation.

La Compagnie d'Orléans possède des ateliers importants de construction à Paris, à Tours, à Orléans et à Périgueux. Elle a en outre des ateliers de réparation et de petit entretien dans toutes les gares, où il existe un dépôt de machines et où aboutit un certain nombre de lignes.

Le nombre d'ouvriers à la journée, employés dans ces dépôts, est d'environ 5000. —

Dans les principaux ateliers, les ouvriers touchent un salaire fixe, plus une prime qui varie d'après la nature et la durée du travail, et qu'on peut évaluer, en moyenne, à 35 % du salaire.

Digitized by Google

Les ouvriers sont divisés en plusieurs catégories: les monteurs gagnent de 6 à 9 francs par jour; les tourneurs, les chaudronniers, les charpentiers, les forgerons, les outilleurs, les selliers dont il est à peu près impossible de fixer les salaires moyens, qui varient d'après l'importance des primes, et les hommes à la journée qui ne sont liés à aucun métier caractérisé.

Il n'y a pas d'ouvriers gagnant moins de 3 francs par jour, tandis que d'autres gagnent dix, onze et même douze francs par jour.

VI. La question de l'avancement.

Les socialistes ont souvent contesté la possibilité pour les ouvriers de chemin de fer d'arriver aux plus hauts postes.

La Compagnie de l'Est a ouvert à ce sujet une enquête, pour pouvoir démentir par des faits les allégations des socialistes.

Le réseau de l'Est compte quatorze Inspecteurs Principaux ou Principaux adjoints. Deux d'entre eux sont entrés à la Compagnie comme hommes d'équipe, dix comme employés en régie (9 dans les gares, 1 seul dans les bureaux) au salaire de début de 2 francs à 3,25 francs par jour.

Parmi les quarante Inspecteurs, cinq ont débuté comme hommes d'équipe, vingt-cinq comme aides ou employés aux écritures.

Sur les dix neuf chefs de gares de 1ère classe ou hors classe, quatre ont débuté comme hommes d'équipe et treize comme facteurs ou employés. —

II. Les employés d'omnibus et tramways à Paris.

I. Compagnie générale des omnibus de la ville de Paris.

A. Traction animale.

Le personnel employé par la Compagnie Générale comprend de 8200 à 8400 hommes. Chaque année 150 à 200 places deviennent vacantes, alors qu'il y a environ 15 000 demandes d'emplois Il n'est pas besoin de connaissances techniques pour ces candidats, sauf pour les cochers, qui doivent savoir conduire et avoir de la force musculaire et pour les conducteurs auxquels on demande de savoir écrire et compter. Les contrôleurs sont généralement recrutés parmi les anciens sous-officiers. — La fonction des conducteurs est de percevoir le prix des places, de les marquer au compteur à sonnerie et sur leur feuille. —

Digitized by Google

Les contrôleurs n'ont plus qu'à examiner les feuilles, les comparer avec les chiffres portés au compteur à sonnerie, d'où il faut déduire les correspondances reçues, et avec le nombre des voyageurs présents dans la voiture, enfin recevoir les réclamations des voyageurs. La facilité de remplir ces fonctions, sans apprentissage spécial, explique cette quantité d'aspirants, hors de proportion avec les places qui peuvent être accordées. Et encore faudra-t-il tenir compte que la Compagnie, cherchant avant tout des gens robustes, les trouvent de préférence dans les campagnes, où les métiers rémunérateurs sont rares, et où l'on ne redoute pas les besognes un peu rudes! —

Malgré ces nombreuses compétitions de gens peu exigeants et facilement aptes au métier qu'ils sollicitent, le syndicat ouvrier a permis aux employés de la puissante Compagnie de défendre leurs salaires et d'améliorer leur sort, ainsi que nous le verrons plus tard. — Examinons en ce moment les différentes catégories d'ouvriers d'omnibus:

I. Employés de dépôts.

Sous ce titre général, on comprend une foule de travailleurs occupés à des travaux très divers, en dehors même des dépôts parfois, comme, par exemple, les côtiers qui conduisent les chevaux de renfort pour les côtes rapides; — mais le recrutement de toute cette catégorie de travailleurs est identique. — Ce personnel comprend les laveurs, les palefreniers, les relayeurs (qui conduisent aux stations d'omnibus les chevaux de relai). — La durée de travail de tous ces gens est uniformément fixée à douze heures. — Ils n'ont droit à aucune journée de repos (payée), et leur salaire suit la progression suivante:

Salaires de début . . .	3,50	fr.	par jour
2e et 3e mois . . .	3,75	„	„
après le 3e mois . .	4,25	„	„
après 3 ans . . .	4,50	„	„
après 6 ans . . .	5,—	„	„

Ce personnel est assez stable. Un quart environ a plus de trois ans de service.

II. Conducteurs et cochers.

Les cochers sont choisis, le plus souvent, dans les employés de dépôt.

Les conducteurs sont recrutés, sur recommandation surtout, puis-

Digitized by Google

qu'aucune aptitude spéciale n'est demandée et qu'on n'exige que la probité et la politesse à l'égard de la clientèle.

Pour ces derniers, il leur serait facile de frauder la Compagnie, si lorsqu'un voyageur monte dans l'omnibus, ils feignaient de ne point le voir et ne faisaient pas manœuvrer le compteur à sonnerie qui marque le nombre de voyageurs. Aussi la Compagnie a-t-elle imaginé un système de surveillance très étroite, d'espionnage pourrait-on dire, qui force les conducteurs à observer leur consigne. En dehors des contrôleurs officiels, qui se trouvent aux stations et que leur casquette galonnée désigne, il se trouve des contrôleurs secrets qui montent dans l'omnibus en cours de route et que rien ne distingue des autres voyageurs.

Le conducteur est responsable des sommes qu'il a perçues, et, s'il oublie de recevoir le prix d'une place, c'est de sa bourse qu'il doit la payer. Il doit rendre le soir tout le prix de sa recette, sans que le receveur veuille accepter de menue monnaie, or c'est en menue monnaie qu'il a touché le prix des places. Il devra donc aller faire le change, et il le fait chez le marchand de vin, qui profite de cette aubaine pour faire goûter à son client forcé ses plus abominables poisons. La Compagnie ne devrait pas imposer à l'homme qui a touché sa recette en monnaie de la lui rendre en billets de banque. Elle favorise sans s'en douter la propagande alcoolique.

Avant d'être titulaire d'une fonction de conducteur ou de cocher, le candidat doit faire un stage, et remplacer, comme surnuméraire, les absents, ou suppléer à l'insuffisance des titulaires, les jours de fête ou les dimanches. Ils sont tenus d'être, chaque matin, au depôt, lors du départ des voitures, comme s'ils allaient partir avec l'une d'elle, et leurs heures de déplacement ne leur sont payés que trente centimes l'heure! Ils sont cependant assurés d'un minimum de salaire: soixante francs par quinzaine; mais, en réalité, ce minimum est toujours dépassé par le temps réel de travail qu'ils ont donné à la Compagnie, et leur paye de quinzaine n'est jamais inférieure à quatre-vingts francs.

Ce minimum de salaire, obtenu par le syndicat ouvrier, a sa raison d'être. Il empêche la Compagnie de créer un nombre trop considérable de surnuméraires.

Les conducteurs et les cochers titularisés sont payés d'après l'importance de leur voiture.

Digitized by Google

Ils reçoivent	au début	au bout de trois ans
pour les voitures de 30 places	5,25 fr.	6,25 fr.
„ „ „ „ 40 „	5,50 „	6,50 „

Ils touchent en outre une prime de dix francs par mois sur les lignes particulièrement encombrées, pourvu qu'ils aient fait vingt-quatre journées, au moins, de travail effectif dans le mois.

La Compagnie paie à la Préfecture de Police une certaine redevance pour l'affichage et la publicité dans les bureaux et les voitures. — Une partie de cette redevance est rendue par la Préfecture, pour être distribuée au personnel des omnibus, à titre de primes pour ancienneté de service et de récompenses pour les bons rapports des employés avec le public. Les employés subalternes se plaignent de ce que la plus grosse part de cette somme soit réservée aux inspecteurs. Pour eux, ces gratifications ne s'élèvent pas à plus de huit ou dix francs par an.

Les cochers touchent, en outre, une prime, tous les trois mois, quand il ne leur est pas arrivé d'accident. Cette prime varie de quinze à vingt-cinq francs, selon que la voie suivie par la voiture est plus ou moins encombrée.

Ce système de gratifications s'est substitué au système des amendes, dont tout le monde se plaignait. — Maintenant les employés peu zélés ne sont plus punis, mais, par contre, les employés zélés sont récompensés.

La Compagnie a pris, ces dernières années, une décision qui a sérieusement ému son personnel: il s'agit de la suppression progressive des lourds omnibus à 40 places et de leur remplacement par des voitures à 30 places. Il en résulte une sérieuse économie, tant au point de vue du matériel que des chevaux et du personnel. Comme nous l'avons vu, le personnel du petit matériel est un peu moins payé que l'autre, et c'est une régression pour beaucoup de conducteurs et de cochers.

III. Contrôleurs.

Les contrôleurs sont chargés de diriger le départ des omnibus aux têtes de ligne, de faire le contrôle des correspondances [1] et de

[1] En montant dans l'intérieur d'une voiture et en payant trente centimes, prix de la place, le voyageur a droit à une correspondance. Cette correspondance lui permet de monter gratuitement dans un des omnibus ou tramways qui correspondent avec celui dont il descend. — Ces correspondances ne sont valables que pendant un certain espace de temps; après quoi, elles sont périmées. — Aussi portent-elles le numéro de la voiture et l'heure exacte à laquelle elles ont été données.

Digitized by Google

veiller à ce que le conducteur indique bien au compteur le nombre de voyageurs montés dans la voiture. Ils sont généralement recrutés parmi les anciens sous-officiers. Ils reçoivent un traitement de début de seize cents francs et arrivent rapidement au traitement de dix-neuf cents francs, par des augmentations de cent francs tous les six mois. Alors l'avancement a lieu au choix et ils peuvent atteindre deux mille cinq cents francs, à moins qu'ils ne deviennent inspecteurs, auquel cas ils peuvent gagner de deux mille six cents francs à quatre mille deux cents francs.

Les contrôleurs sont autorisés à augmenter leur traitement par la vente de guides de Paris ou d'indicateurs de chemins de fer; mais cette augmentation de salaire a diminué depuis que la Compagnie a exigé des fournisseurs une redevance annuelle de deux cents francs pour chaque catégorie de publications.

B. Traction mécanique.

La durée du travail de tous les agents du service de la traction mécanique est de douze heures.

Les salaires moyens de ces agents sont les suivants:

Chefs d'équipe	0,70	fr.	par	heure
mécaniciens en premier	7,—	„	„	jour
mécaniciens en second	6,—	„	„	„
chauffeurs en premier	6,—	„	„	„
chauffeurs en second	5,50	„	„	„
ajusteurs	0,60	„	„	heure
chaudronniers	0,60	„	„	„
tourneurs	0,60	„	„	„
graisseurs, chargeurs charbonniers manœuvres d'ateliers	0,45	„	„	„
Manœuvres de dépôt: 1er mois de service	3,50	„	„	jour
les deux mois qui suivent	3,75	„	„	„
du 4e mois jusqu'à 3 ans	4,25	„	„	„
de la 4e à la 6e année	4,50	„	„	„
après 6 années	5,—	„	„	„

Les chefs d'équipes, les mécaniciens et les chauffeurs ont un jour de repos payé par mois. Il en est de même pour les ajusteurs, chaudronniers et tourneurs, lorsqu'ils sont chefs de fosse.

Digitized by Google

Les chefs d'équipes reçoivent en outre une prime d'économie générale;

les chauffeurs, une prime d'économie de charbon;

les mécaniciens et les graisseurs (du système à air comprimé), une double prime d'économie de charbon et d'économie d'air;

les chargeurs, une prime d'économie d'air;

les charbonniers, une prime d'économie de charbon.

* * *

Les machinistes sont rétribués de la façon suivante, d'après les différents systèmes.

	1ère année de service	2e année	3e année	4e année et au dessus
Vapeur-système Roway	6,— fr. par jour	6,50 fr.	7,— fr.	7,50 fr.
système Serpollet	5,75 „ „ „	6,— „	6,25 „	6,75 „
Air comprimé (ligne Louvre — St. Cloud)	5,75 „ „ „	6,— „	6,25 „	6,75 „
autres lignes . . .	5,50 „ „ „	5,75 „	6,— „	6,50 „

Il est payé aux machinistes un jour de repos par mois.

Au salaire, viennent s'ajouter les primes suivantes:

1° Prime d'économie de coke (système à vapeur) ou d'économie d'air (système à air comprimé).

2° Prime kilométrique ou de bon entretien de la machine.

3° Prime de régularité ou de non-détresse dans le parcours.

4° Prime de non-accidents.

Le montant des trois premières primes est nécessairement variable[1].

La prime d'accidents est ainsi fixée:

	pour les mois de 30 jours	pour les mois de 31 jours
Lignes intra-muros	8 francs	8,50 francs
„ extra-muros	6 „	6,50 „

[1] Voici les moyennes des primes d'économie d'air et de coke.

	1ère quinz. de Janvier	2e quinzaine	1ère quinz. de Février	2e quinzaine
Lagny (air)	15,85 fr.	15,40 fr.	14,85 fr.	11,85 fr.
Point du Jour et Sèvres (air). . . .	10,25 „	12,55 „	16,40 „	14,35 „
Jory (coke)	7,85 „	8,65 „	8,65 „	8,65 „
Saint-Ouen (coke) . .	13,85 „	15,25 „	13,30 „	13,30 „

Digitized by Google

Elle est acquise aux machinistes qui ont travaillé pendant 26 journées dans les mois de 30 jours, 27 journées dans les mois de 31 jours, sans avoir occasionné d'accidents.

C. Frais médicaux et pharmaceutiques — Retraites.

Les frais de médecins de tout le personnel de la Compagnie générale des omnibus sont à la charge de la Compagnie. Les frais de pharmaciens sont supportés par la Société de secours mutuels. Cette Société, divisée en huit sections, administrées et gérées par les employés, reçoit de la Compagnie une subvention mensuelle de 1,25 francs par sociétaire. Le nombre de ces sociétaires est de 9000 environ.

La Société paye à ses membres, en cas de maladie, des secours pendant une année, au maximum. Le montant de ces secours est ainsi fixé:

Pour les contrôleurs: deux francs par jour pendant la première quinzaine, deux francs 50 pendant les deux mois et demi suivants et trois francs pendant neuf mois.

Pour les conducteurs, cochers, machinistes, ouvriers de la traction mécanique, palefreniers, etc., . . . deux francs par jour pendant les douze mois pour certains d'entre eux; deux francs par jour, les premiers temps, et deux francs 50 pendant les autres mois, pour les autres.

Pour les retraites, la part contributive de la Compagnie est de 5 francs par mois et par employé, et, si ces versements seuls ne donnent pas, après 25 ans de service, une pension de trois cent soixante-cinq francs, cette somme est parfaite par un versement complémentaire de la Compagnie.

II. Tramways de pénétration.

Les lignes des omnibus de pénétration sont, pour la plupart, aux mains de la Compagnie générale des omnibus.

En outre, se trouvent deux Compagnies:

1. La Compagnie des tramways-Sud.
2. La Compagnie des tramways-Nord.

Aux tramways-sud, les salaires varient de 5 francs à 6,50 francs; la journée de travail est de dix heures, deux jours de repos sont accordés par mois, l'un de ces jours étant payé. La Compagnie verse 1 franc par mois, au compte de chacun de ses employés, à la caisse de secours. Les indemnités de maladie sont de deux francs par jour,

Digitized by Google

les médecins et les médicaments sont payés par la Compagnie. En cas de blessures, le demi-salaire est dû au personnel. Les périodes militaires sont payées intégralement.

Chaque employé est commissionné. La Compagnie verse à la caisse des retraites 6 % du salaire de l'employé et celui-ci ne verse que 2 %.

Aux tramways-nord, les salaires varient de 3,60 à 4,20 fr. (pour les cantonniers), de 4,25 à 6,50 fr. (pour les contrôleurs), de 4,75 à 6,50 fr. (pour les électriciens et les receveurs) — ils sont, en outre, de 2,55 fr. pour les garçons-paveurs et de 4,85 fr. pour les hommes de la voie. La journée de travail est de douze heures. Deux jours de repos sont accordés par mois, mais à dates variables, et ils sont payés à demi-solde. La Compagnie verse 2,50 fr. par mois à la caisse de secours pour chacun de ses employés. — Les secours sont de 50 centimes par jour pour l'employé, ils sont majorés de semblable somme pour une femme et pour chacun des enfants.

Les employés ne sont pas commissionnés.

III. Métropolitain.

1°. Personnel non commissionné:

Emplois	Salaires journaliers		
	3e classe fr.	2e classe fr.	1ère classe fr.
a) Exploitation.			
Chefs de gares, contrôleurs	6,75	7,—	7,50
Sous-chefs de gares, sous-contrôleurs	6,—	6,25	6,50
Chefs surveillants, chefs de trains	5,50	5,75	6,—
Surveillants	5,—	5,25	5,50
Gardes	5,—	5,25	5,50
Receveuses	3,—	3,25	3,50
Hommes d'équipe	classe unique à 5 francs		
Chefs électriciens	7,—	7,50	8,—
Electriciens	6,—	6,50	7,—
Aides-électriciens	classe unique à 5 francs.		
b) Matériel et Traction.			
Chefs conducteurs	6,75	7,—	7,50
Sous-chefs-conducteurs	6,—	6,25	6,50
Conducteurs	5,50	5,75	6,—
Chefs visiteurs	7,—	7,50	8,—

Digitized by Google

Emplois	Salaires journaliers 3e classe fr.	2e classe fr.	1ère classe fr.
Visiteurs	6,—	6,50	7,—
Nettoyeurs-Aides	classe unique à 5 francs.		
c) Voie.			
Chefs d'équipe	7,—	7,50	8.—
Poseurs	5,—	5,50	6,—

La repartition du personnel non-commissionné entre les grades et les classes est faite par le Directeur Général, sur la proposition des chefs de services.

Les modifications à apporter au décompte des sommes dues pour absences, mises à pied, ou autre motif, sont calculées quand il y a lieu de les évaluer en heures, en prenant pour prix de l'heure le dixième du salaire journalier.

2o. Personnel commissionné.

Emplois	Salaires mensuels 3e classe fr.	2e classe fr.	1ère classe fr.
a) Exploitation.			
Chefs de gares, contrôleurs	202,50	210,—	225
Sous-chefs de gares, sous-contrôleurs	180,—	187,50	195
Chefs surveillants, chefs de train	165,—	172,50	180
Surveillants	150,—	157,50	165
Gardes	150,—	157,50	165
Receveuses	90,—	97,50	105
Hommes d'équipe	classe unique à 150 francs		
Chefs électriciens	210,—	225,—	240
Electriciens	180,—	187,50	195
Aides-électriciens	classe unique à 150 francs		
b) Matériel et Traction.			
Chefs conducteurs	202,50	210,—	225
Sous-chefs conducteurs	180,50	187,50	195
Conducteurs	165,—	172,50	180
Chefs visiteurs	210,—	225,50	240
Visiteurs	180,—	187,50	195
Nettoyeurs-Aides	classe unique à 150 francs.		
c) Voie.			
Chefs d'équipe	210,—	225,—	240
Poseurs	150,—	165,—	180

Digitized by Google

Les salaires du personnel commissionné sont payés par quinzaine. Les rectifications qu'il y a lieu d'apporter au décompte des sommes dues pour absence, mise à pied, ou autre motif, sont calculées, en prenant, comme prix de la journée, le trentième du salaire mensuel et, comme prix de l'heure, le trois-centième de la salaire mensuel.

Un jour de repos est payé par semaine. Dix jours de repos consécutifs sont payés par an, ainsi que toutes les périodes de service militaire. — Les maladies sont payées à journée entière pendant un an, sans cotisation de l'employé. Pour la Caisse des retraites, la Compagnie verse 6 % du salaire, et l'employé 2 %. Les services médicaux et pharmaceutiques sont gratuits, la Caisse de secours est exclusivement gérée par les employés. Enfin les mises à pied n'existent pas, et les employés sont commissionnés au bout de deux ans.

III. Les cochers de fiacre à Paris.

Aucune profession peut-être n'a été l'objet d'autant de réglements de police que celle des cochers de voitures de place de Paris. Le cocher est soumis à un régime spécial et en butte à des contraventions sans nombre, dont le résultat le plus clair consiste en amendes. Pour exercer la profession, il n'est pas nécessaire d'être français, mais il faut avoir 18 ans révolus et être pourvus d'un permis de conduire. Sous l'Empire, il fallait en outre se fournir d'un uniforme spécial approuvé par la Préfecture de police et d'une feuille de travail, sur laquelle le cocher devait inscrire ses heures d'arrivée aux stations et ses heures de départ, de même qu'il devait indiquer l'endroit où il avait pris et déposé des voyageurs sur la voie publique ainsi que les heures de départ et d'arrivée.

En 1872, les cochers entrant à la Compagnie Générale étaient obligés de verser un cautionnement de 200 francs et de payer leurs uniformes. Ils travaillaient en général à la feuille. D'après ce système, la totalité de la recette accusée par la feuille de travail revenait à la Compagnie, qui payait au cocher un salaire fixe. Ce salaire était de 3 francs, de 1855 jusqu'en 1865. Il fut alors porté à 4 francs. — Sur cette somme, la Compagnie retenait 50 centimes pour le cautionnement, qui était débité de la valeur des objets fournis et du chiffre des contraventions et des amendes. Elle retenait en outre 10 centimes pour les accidents et les avaries. Il est vrai que la Compagnie restituait tous les mois l'excédent du compte-cautionne-

Digitized by Google

ment, mais, au dire des vieux cochers, cette éventualité était rare et les amendes dépassaient le plus souvent le taux de la somme retenue.

Le salaire était donc en réalité de 2,40 francs jusqu'en 1865 et de 3,40 francs ensuite. — A cette somme fixe venaient s'ajouter les pourboires.

Avec ce système, la surveillance devait être très étroite, et elle était toujours insuffisante, bien qu'on eût pris la précaution de mettre à pied les cochers dont les recettes moyennes semblaient trop faibles. C'était un encouragement au vol pour les cochers qui ne remettaient pas toujours dans leur intégralité les recettes qu'ils avaient perçues.

Vers 1872, on commença à travailler à la moyenne.

La moyenne est le prix de location que le cocher paie pour le matériel qui lui est fourné. L'intégralité de la recette lui appartient, et il travaille ainsi à ses risques et périls. Cette location est faite dans des conditions toutes particulières. Le prix n'en est pas discuté à l'avance; le cocher l'ignore lorsqu'il prend sa voiture; il n'en a connaissance que le lendemain matin, au moment où il doit le verser. La moyenne est en effet fixée au jour le jour, d'après le temps qu'il fait, l'activité des affaires et le plus ou moins d'intensité de la circulation, en un mot, d'après la recette supposée du cocher et probablement aussi d'après le nombre de ceux qui se présentent pour travailler.

Pour l'établir, en 1892, la Compagnie Générale prenait pour base „le produit donné par les feuilles tenues par un certain nombre de cochers inscrivant régulièrement leur travail journalier". Ces cochers de confiance étaient payés au salaire fixe.

Les cochers ne pouvaient pas à leur gré travailler à la feuille ou à la moyenne, ils devaient opter pour l'un ou l'autre système; mais la recette de ceux qui continuaient à travailler suivant l'ancien système ne devait pas être inférieure de plus de 2 francs au chiffre de la moyenne, sans quoi ils étaient mis d'office au régime de la moyenne. Aussi arrivait-il que, pour éviter d'y être assujettis, certains cochers marquaient sur leurs feuilles des courses qu'ils n'avaient pas faites et qu'ils devaient solder de leur bourse. — Le travail à la feuille avec ce minimum avait donc le grave défaut de rendre les cochers malhonnêtes, en les poussant à dérober une partie de leurs recettes, dans les journées fructueuses, pour compenser la perte des mauvaises journées.

Le travail à la moyenne devient bientôt la seule règle en usage.

Digitized by Google

En 1896, le cautionnement fut réduit à 50 francs, les cochers n'eurent plus à faire de versement quotidien de 60 centimes. — L'habillement d'uniforme fut également mis à la charge de la Compagnie, qui institua pour son personnel une caisse d'épargne et une prime de cent francs pour tous les cochers qui auraient travaillé pendant 320 jours dans l'année. En 4 ans, ces diverses réformes coûtèrent à la Compagnie Générale une somme de 6 108 788 francs; mais elles lui fournirent l'occasion de faire une sélection dans son personnel. En 1899 le nombre des cochers ayant travaillé plus de 320 jours s'élevait à 1475.

Il faut ajouter qu'en 1890 la Compagnie avait créé une réserve, dont le revenu était destiné à constituer des retraites pour ses cochers vieux et inferieurs. En 1899, cette réserve s'élevait à 648 000 francs.

L'industrie des loueurs de voitures de place a fait l'objet d'une réglementation très compliquée. Ainsi voit-on la société coopérative des cochers de Paris obligée, en 1876, de faire modifier des coupés qui avaient une hauteur inférieure de quelques centimètres à celle qui était prévue par les ordonnances de police.

En 1855 une sorte de monopole avait été instituée au profit de la Compagnie Générale, mais ce monopole fut supprimé en 1866. Cela n'empêcha pas la Compagnie de distribuer à ses actionnaires pendant 28 années un dividende moyen de 30 francs 97, tout en constituant des réserves qui s'élèvent à près de 5 millions, et en amortissant considérablement son matériel [1].

Devant cette concurrence, le nombre des petits loueurs, qui s'était élevé à 1500 en 1872, n'était plus que de 900 en 1899, alors que le nombre des voitures s'élevait de 6400 à 11 900. — De nombreux petits loueurs, pour y résister, durent aller s'établir dans la banlieue, à Levallois, Clichy et Neuilly. —

Mais, depuis quelques années, la Compagnie Générale a vu ses bénéfices considérablement diminuer, à ce point que, pour l'exercice 1899, elle n'a pu distribuer qu'un dividende de 5 francs par action, soit 1 % du capital.

Les autres Compagnies ne sont pas plus prospères. L'Urbaine, malgré la réduction de son capital et les évaluations élevées de son matériel, n'est pas encore arrivée à donner un dividende. L'Abeille ne donne pas non plus de dividendes. On serait donc porté à croire

[1] Cet amortissement dépasse 6 millions de francs.

Digitized by Google

que l'industrie des voitures de place traverse actuellement une phase des plus critiques. Cette situation provient de l'augmentation incessante des droits de douane et d'octroi, et surtout des droits de douane sur les chevaux [1] et les maïs, et aussi des épidémies qui ont décimé la cavalerie. L'accroissement des autres moyens de transport doit également entrer en ligne de compte dans les causes de cette crise, dont souffrent surtout les petits loueurs, appelés peu à peu à disparaître.

* * *

Par contre, les sociétés coopératives de cochers n'ont jamais été plus prospères.

C'est vers la fin de 1892 que fut créée la première coopérative des cochers, par quelques braves gens qui s'imaginaient que les frais d'entretien d'un équipage ne dépassaient pas dix francs par jour. Ils avaient pour tout capital 6 700 francs. Aujourd'hui, ils savent que les frais d'achat et de premier établissement, pour un seul cocher, varient de 4000 à 7000 francs.

Enfin, sept d'entre eux se lancèrent; ils achetèrent dix chevaux, et louèrent, n'ayant pas de quoi les acheter, quatre voitures. La chance leur sourit, ils réussirent brillamment et on suivit leur exemple.

Dans les Sociétés coopératives, les cochers, intéressés à la conservation de leurs chevaux, sont plus soigneux que les cochers des Compagnies, guidés uniquement par l'appât du gain et trop souvent „massacreurs de chevaux". Ils ont beaucoup moins de contraventions, beaucoup moins d'accidents, et, détail à noter, les Compagnies d'assurances recherchent fort leur clientèle et leur font des prix de faveur. En 1897, par exemple, les accidents coûtèrent à la Compagnie générale, 0 fr. 34 par journée de travail, et à une Société coopérative, les Cochers de Paris, 0 fr. 10 seulement.

Les coopératives n'ont pas à se préoccuper du personnel de leurs cochers, élément qui apporte, en dehors des grèves, tant de variations à l'exploitation des loueurs par l'irrégularité de son travail et le matériel que son chômage laisse sans emploi aux époques de morte-saison. On peut estimer de ce fait le déficit annuel de la Compagnie générale à 250 000 journées de voitures, ce qui représente un chômage de plus de deux mois pour la totalité du matériel!

[1] Les droits de douane sur les chevaux ont été portés de 30 à 200 fr.; et la presque totalité de la cavalerie est achetée à l'étranger.

Digitized by Google

Pour remédier à ces causes de perte, une prime a été instituée en faveur de tout cocher travaillant plus de 320 jours par an. Si cette prime avait pour résultat d'enrayer cette irrégularité du travail, la puissance de ses moyens d'action permettrait à la Compagnie de fixer des moyennes à peu près égales à celles des grandes coopératives, tout en réalisant encore de sérieux bénéfices.

Car les moyennes, dans les coopératives, sont toujours de deux ou trois francs inférieures aux moyennes des Compagnies. Ce qui ne veut pas dire que les cochers coopérateurs gagnent trois francs de plus par jour, mais qu'ils peuvent gagner les mêmes salaires en travaillant moins, et par suite en fatiguant moins leur cavalerie.

Au point de vue moral, les associations coopératives de cochers ont une influence considérable sur leur membres. Elles les incitent à l'épargne, en leur imposant des versements journaliers pour la libération de leur souscription. Elles prennent leurs économies en dépôt et leur donnent un intérêt rémunérateur. Aussi voit-on certains cochers qui possèdent 10 000 et 15 000 francs dans la caisse sociale, alors qu'à leur entrée dans la Société, ils avaient péniblement amassé les cinq cents francs nécessaires pour payer leurs droits d'entrée.

Si les cochers ne sont pas, en beaucoup plus grand nombre, associés par la coopération, c'est que beaucoup d'entre eux considèrent leur profession comme transitoire, attendant l'heure où ils pourront acheter, soit un petit fonds de commerce à Paris, soit des terres dans leur province. Or, il n'est pas toujours possible de se retirer de l'association quand on le désirerait. Tant que l'association coopérative n'a pas atteint un certain degré de prospérité, elle stipule des délais assez longs, pour le remboursement des sociétaires.

Les coopératives de cochers ne peuvent pas être éphémères, comme certaines participations. Elles exigent des installations et un matériel coûteux, qui nécessitent, au début, des sacrifices.

Puis, les cochers arrivent le plus souvent de leur village, sans gros capital. Et ils trouvent la Compagnie générale, qui les habille et ne leur demande qu'un cautionnement de cinquante francs. Si même ils ont quelques économies, ils sont méfiants comme tous ceux qui les ont amassées à grand'peine, et ils préfèrent gagner moins, que de risquer leur argent.

* * *

Digitized by Google

Le cocher n'est pas un salarié ordinaire, il règle son travail comme il l'entend et le finit à l'heure qui lui convient. C'est un commerçant, qui va, sur la voie publique, offrir sa marchandise. Le produit de sa recette est essentiellement variable et tient le plus souvent à une foule de circonstances, auxquelles sa volonté reste étrangère; néanmoins son activité et sa vigilance sont les plus sûrs garants de sa réussite, qui dépend également de sa politesse et de sa tenue.

On ne saurait indiquer d'une façon très précise quel est son salaire moyen; mais on peut affirmer, cependant, qu'un cocher soigneux et actif, ayant un équipage bien tenu, ne gagne pas moins de 6 à 7 francs par jour. — Les vieux cochers estiment que leur gain journalier actuel est équivalent, sinon supérieur, à celui d'il y a 15 ou 20 ans. — Le mode de travail est changé, mais son produit reste, à peu près, le même.

Chaque cocher a, à sa disposition, une voiture et trois chevaux. Un cheval fait le service du premier jour, depuis le matin jusqu'à six ou sept heures du soir, un autre fait le même service, le lendemaine, et le troisième, qui est en général le moins bon, est attelé tous les soirs de sept heures à minuit, ou même deux heures du matin.

D'autres cochers travaillent à la petite moyenne. Ils ne relaient pas, et le même cheval fait le service, depuis le matin jusqu'au soir. Dans ces conditions, l'épuipage doit être rentré, au plus tard, à minuit et demi. Comme le gain est moindre, le prix de la moyenne est abaissé de 1,50 francs environ.

Les grandes Compagnies attribuent une voiture à chaque cocher; les petits loueurs font parfois desservir la même voiture par deux cochers. On dit alors qu'ils sont employés à la petite journée. Le cocher de nuit paie sa location de 5 à 6 francs; celui de jour, de huit à dix francs. Les voitures de nuit appartiennent toutes à ce régime. Les grandes Compagnies, qui n'usent pas de ce système, n'ont pas de voitures sorties, passé deux heures du matin. Aussi ne trouve-t-on aux gares que d'abominables et honteux véhicules.

Les frais de cour (paiement des laveurs de voitures et de palefreniers) incombent aux cochers.

Indépendamment des cochers à la moyenne, il existe deux autres catégories de cochers, au salaire fixe:

Les cochers de „voitures au mois“ qui reçoivent un salaire mensuel de 200 francs et des pourboires.

Digitized by Google

Les cochers des „voitures de cercle“ qui gagnent 6 francs par jour et des pourboires.

* * *

Les laveurs de voitures sont payés 4,50 francs par jour. Ils touchent — ou devraient toucher (car braucoup de cochers ne les paient pas régulièrement) — de chaque cocher, dont ils ont lavé la voiture, une somme de 25 centimes par jour. Ils lavent en moyenne 14 voitures, et gagnent environ sept francs cinquante.

L'appel des laveurs a lieu à onze heures du soir, à la rentrée des voitures. Leur travail, pour 14 voitures, se termine à quatre heures du matin. Ils doivent ensuite ramasser les sacs vides, préparer les lanternes, brosser les tapis, faire le harnachement.

A dix heures du matin, les laveurs, désignés pour la forge, s'y rendent, alors que les autres font les écuries et les cours et conduisent les chevaux aux dépôts.

Les hommes employés à la forge arrêtent leur travail à midi, pour le reprendre à deux heures et le terminer à cinq heures. Ils reçoivent un salaire supplémentaire de cinquante centimes.

Les palefreniers reçoivent un salaire moyen de 4 à 5 francs. Ils reçoivent, des cochers, des pourboires qui peuvent s'élever à 4 francs par jour. Ils doivent fournir leurs instruments de pansage.

Quand ils sont de garde, ils peuvent rester 36 heures sans se coucher.

Tout ce personnel accessoire n'a pas de jours de repos payés.

* * *

La Compagnie générale a constitué en faveur de son personel une Société de secours mutuels, dont nous allons donner la situation pour 1899:

Recettes.	francs
Cotisations des membres participants . .	121 550,—
honoraires . . .	680,—
Droits funéraires	12 219,—
d'admission	5 783,—
Intérêts divers et dons	909,22
Allocation de la Compagnie	13 955,20
Amendes	240,50
Total	155 336,92

Digitized by Google

Dépenses.	francs
15 520 journées de maladie à 2 francs .	91 040,—
475 journées de maladie à 1 franc . . .	475,—
Honoraires de médecin	24 247,30
Frais de pharmacie	31 551,77
Frais funéraires (76 décès)	11 948,30
Frais divers, bains, bandages	10 099,95
Secours à 41 veuves ou orphelins . . .	4 100,—
Cotisations remboursées	1 454,—
Total	174 916,32

Excédent des dépenses: 19 579,40 francs.

La Compagnie prend à la charge tous les frais d'administration Elle verse en outre à la société une somme égale au dixième des cotisations fournies par les membres participants. En réalité, la société de secours mutuels lui coûte environ 30 000 francs par an.

La cotisation des cochers est de 2 francs par mois, augmentée de 2 francs par an pour les frais funéraires. Le droit d'entrée est de 5 francs. Le nombre des sociétaires est de 4844, et le nombre des cochers, secourus en 1899, de 2932. Indépendamment des soins médicaux et pharmaceutiques, le cocher malade reçoit une indemnité quotidienne de 2 francs.

Les dépenses, avous-nous vu, ont dépassé en 1899 de 19 579,40 francs les recettes. Bien que la société possède un capital, en actions et obligations, s'élevant à 42 264 francs, le déficit n'a pas été pris sur ce capital. Il a été comblé par la Compagnie, qui en a débité la société.

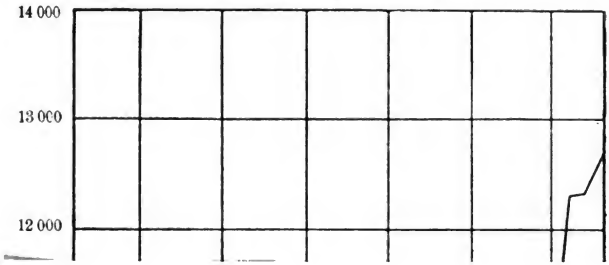
La Compagnie a également institué une caisse de retraites, qui fonctionne exclusivement à ses frais. Elle sert actuellement, sur ses bénéfices, une pension de 365 francs à 80 vieux cochers. — Pour jouir de cette retraite, ils doivent être âgés de soixante ans, au moins, et avoir travaillé, pendant vingt ans, à la Compagnie.

Digitized by Google

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Digitized by Google

Zahl der Pferde bei Droschken, Omnibussen und Pferdebahnen in den Jahren 1866—1898.



Digitized by Google

Digitized by Google

Die Schiffahrt
der deutschen Ströme.

Untersuchungen
über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und
Verkehrsverhältnisse.

Erster Band.

Mit Beiträgen von G. Bindewald, O. G. Giersberg, G. Seibt.

Vom Verein für Socialpolitik herausgegeben.

315 e

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Digitized by Google

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

C.

Die Schiffahrt der deutschen Ströme.

Erster Band.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Digitized by Google

Die Schiffahrt der deutschen Ströme.

Untersuchungen
über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse.

Erster Band.

Mit Beiträgen von G. Bindewald, O. G. Giersberg, G. Seibt.

Vom Verein für Socialpolitik herausgegeben.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Digitized by Google

Alle Rechte vorbehalten.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Digitized by Google

Vorwort.

Der Ausschuß des Vereins für Socialpolitik hat in seiner Sitzung vom 24. September 1897 einen Unterausschuß niedergesetzt, der seine Aufgabe in dem folgenden Programm näher bestimmte:

Untersuchung

betr. die Verhältnisse der deutschen Wasserstraßen mit Rücksicht auf die Fragen der Konkurrenz zwischen diesen Straßen und den Eisenbahnen und der Erhebung von Abgaben von ersteren.

Als Grundlage einer Kritik der bestehenden Verhältnisse werden zunächst thatsächliche Feststellungen über folgende Punkte zu machen sein:

1. Ermittelung der Kosten, welche zur Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen, soweit diese schiffbar sind, und zwar für Regulierung und Vertiefung derselben, für Anlage der für die Schiffahrt nötigen und nützlichen Einrichtungen, wie Schleusen, Häfen u. s. w.; ferner der Kosten, welche zur Herstellung künstlicher Wasserstraßen aufgewendet worden sind.
   a. Die Kosten sind soviel als möglich zu trennen nach den Zwecken, welche bei ihrer Verwendung verfolgt worden sind, daher ob sicher speciell für Schiffahrts- und für welche bestimmte sonstige und ob für allgemeine, nicht genauer zu trennende Zwecke.
   b. Die Kosten sind zu ermitteln, soweit sie
      α) von den deutschen Einzelstaaten und vom Reich, sowie für deutsche Flüsse von fremden Staaten,
      β) von Provinzen, Kreisen und Gemeinden
      aufgewendet worden sind.
   c. Die Kosten sind womöglich zurückzuverfolgen bis 1866, für den Rhein etwa bis 1830.

Digitized by Google

2. Feststellung der Höhe der jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten der deutschen schiffbaren Wasserstraßen und der mit ihnen zusammenhängenden Anlagen, wie Häfen, Schleusen u. s. w., wiederum nach Maßgabe der unter 1 a, b, c angeführten Punkte; bei b aber auch unter Einbeziehung des etwaigen Aufwandes seitens anderer öffentlichen Körperschaften, Schiffahrts- und Privatbahngesellschaften.

Außerdem: hier auch Feststellung der Beträge, welche durch Erhebung von Abgaben erzielt werden, unter möglichster Trennung der Fälle, an welche sich Abgaben knüpfen.

3. Feststellung der Verkehrsentwicklung auf den deutschen Wasserstraßen und auf den Eisenbahnen seit 1872, überhaupt und getrennt für die wichtigsten Güter, wie Kohlen, Erze, Eisen, Steine, Holz, Getreide, unter Vergleichung der Ein- und Ausfuhr von diesen Artikeln.

Soweit dies mit einiger Sicherheit zu ermitteln ist, soll dabei auf die einwirkenden Ursachen und die gegenseitige Konkurrenz der Wasserstraßen und Eisenbahnen Rücksicht genommen werden.

Quellen: u. a. Reichsstatistik und Handelskammerberichte.

4. Feststellung der Frachten auf den wichtigeren deutschen Wasserstraßen seit 1872, insbesondere für die vorgenannten Güter, und Gegenüberstellung der Eisenbahnfrachten, namentlich für die Gebiete, wo zwischen beiden Verkehrswegen Konkurrenz besteht.

Quellen: u. a. für die Wasserstraßen die Handelskammerberichte der größeren Städte, welche an Wasserstraßen liegen; für die Eisenbahnen die Tarifliteratur, sowie das Tarifmaterial im Besitz des Reichseisenbahnamts, des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und der deutschen Eisenbahndirektionen.

5. Bezüglich der Frage der Erhebung von Abgaben auf den deutschen Wasserstraßen eine Übersicht über die Entstehung und den rechtlichen und thatsächlichen Zustand dieses Abgabewesens, sowie über die geschichtliche Entwicklung der ganzen Angelegenheit.

6. Eine Erörterung der Frage, ob und inwieweit die Erhebung von Abgaben auf Wasserstraßen sich empfiehlt vom nationalen, wirtschaftspolitischen, socialen, finanzpolitischen Standpunkte aus.

Bei 5 und 6 kann eventuell eine Berücksichtigung der analogen Verhältnisse im Auslande stattfinden.

Auf Grund dieses Programms ist bereits ein Band „Eisenbahntarife und Wasserfrachten" im Auftrage des Vereins für Socialpolitik von Prof. Walther Lotz (Bd. 89 der Schriften des Vereins, Leipzig 1900) veröffent-

Digitized by Google

licht worden. Die jetzt folgenden drei Bände, von denen der erste hiermit herausgegeben wird, die beiden anderen in wenigen Monaten folgen sollen, schließen sich im Sinne dieses gemeinsamen Ursprungs dem älteren an. Dagegen unterscheiden sie sich insofern von diesem, als sie keinen einheitlichen wirtschaftspolitischen Standpunkt vertreten, vielmehr jedem Autor die Vertretung seines eigenen Standpunktes überlassen. Auch darin sind sie von ihm verschieden, daß sie — trotz mehrjähriger Bemühungen — heute noch nicht imstande sind, die in ihnen enthaltenen Beiträge systematisch angeordnet zu veröffentlichen; sie müssen sich damit begnügen, die Beiträge dem Druck in der Reihenfolge zu übergeben, wie sie druckfertig eingegangen sind und eingehen werden, weil eine längere Verzögerung des Erscheinens aus mehreren Gründen unerwünscht erschien. Der erste Beitrag des vorliegenden Bandes ist bereits im Herbst 1901 gedruckt worden, die beiden anderen ein Jahr später.

Bei der Herausgabe früherer Publikationen des Vereins ist es wohl beliebt worden, auf die Bemühungen und Erfolge um die mitarbeitenden Kräfte in der Vorrede näher einzugehen. Bei gegenwärtiger Gelegenheit wollen wir darauf verzichten und wollen hier nur andeuten, wie sehr derartige Anlässe bei der Verzögerung dieser Bände beteiligt sind. So dankbar daher der Verein auch seinen diesmaligen Mitarbeitern für ihre Hilfe zu sein verbunden ist, so lebhaft wir die denselben gewährte Unterstützung der provinziellen, lokalen und centralen Behörden empfinden, so glauben wir doch daneben — angesichts der Sprödigkeit und Mühseligkeit der hier behandelten Materien — auf die Schriften verweisen zu müssen, welche neuerdings an anderen Orten, so namentlich in dem „Archiv für Eisenbahnwesen" (herausgegeben im Königl. Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten) erschienen sind. Wir nennen hier die Abhandlungen von Prof. Dr. Hermann Schumacher, die in dem Bande „Zur Frage der Binnenschiffahrtsabgaben" (unter Benutzung amtlicher Materialien, Berlin, Julius Springer, 1901) zusammengefaßt sind; ferner die Abhandlung von dem vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Herrn Peters: Die finanzielle Entwicklung der preußischen (künstlichen) Binnenwasserstraßen — (Archiv für Eisenbahnwesen, 1902, S. 749 ff.), auf welche eine ähnliche über die finanzielle Entwicklung der natürlichen Wasserstraßen demnächst folgen soll.

Der Verein für Socialpolitik hat seinem wissenschaftlichen Charakter gemäß regelmäßig seine Untersuchungen zu einem freien Sprechsaale gemacht, in welchem die verschiedensten Standpunkte und Anschauungen zu Worte kommen. Ein Beispiel dafür aus den letzten Jahren bilden

Digitized by Google

die Bände über die Handelspolitik. Diesen Charakter haben die folgenden drei Bände auch für die gegenwärtige Publikation festhalten wollen. Eine Gegenüberstellung oder Zusammenfassung der hier geäußerten Ansichten und der Unterlagen, auf die sie sich aufbauen, muß den Referenten für die künftige Generalversammlung des Vereins anheim gegeben werden.

Göttingen, 27. Januar 1903.

G. Cohn.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Entwicklung des Abgabewesens und der Regulierungskosten der Elbschiffahrt 1871 bis 1900. Von Dr. Georg Bindewald. Mit einer Karte. (S. auch S. 3)	1—130
Die Bedeutung der Wasserstraßen im östlichen Deutschland für den Transport landwirtschaftlicher Massengüter. Von O. G. Giersberg. Mit einer graphischen Darstellung. (S. auch S. 246)	131—245
Die Wartheschiffahrt. Von Gustav Seibt. (S. auch S. 342) . . .	247—341

Berichtigung.

S. 188 Z. 5 v. u. Die Worte „und dem Auslande" sind zu tilgen.

Digitized by Google

Entwicklung des Abgabewesens und der Regulierungskosten der Elbschiffahrt 1871 bis 1900.

Von

Dr. Georg Bindewald.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorbemerkung	5
Der Elbstrom	7
Das im Elbstromgebiet maßgebende Wasserrecht	12
Die Organisation der wasserwirtschaftlichen Behörden des Elbstromgebiets	19
Die historische Entwicklung der Elbzölle und die Schiffbarkeit des Elbstroms	23
Bauten und Aufwendungen im Interesse der Schiffahrt der Binnenelbe und ihrer Nebenflüsse innerhalb der Jahre 1871—1900	54
Die Elbe und Moldau mit ihren Häfen in Österreich	54
Die Elbe mit ihren Häfen im Königreich Sachsen	60
Die Elbe in Preußen, Anhalt und Mecklenburg	70
Die Saale mit der Unstrut	86
Die Havel	91
Der Plauer- und Ihlekanal	98
Die Spree von Berlin einschließlich bis zur Havel	100
Die Ilmenau	106
Der Elbe-Travekanal im Anschluß an den Stecknitzkanal	107
Die Elbe im Staate Hamburg	113
Die Häfen und Liegeplätze der Elbe in Preußen, Anhalt und Mecklenburg	116
Schlußwort	129

Digitized by Google

Vorbemerkung.

Die vorliegende Arbeit faßt den Elbstrom und seine Zuflüsse als Verkehrsmittel ins Auge.

Daher kommen hier nur die schiffbaren Strecken der Elbe und der Flüsse ihres Gebiets in Betracht und mit diesen die Arbeiten zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit eben dieser Strecken, sowie die Verkehrseinrichtungen, Hafenanlagen, Schleusen u. s. w., welche der Schiffahrt dienen.

Neben den umfangreichen Arbeiten und damit verbundenen Aufwendungen im Interesse der Schiffahrt erfordern aber auch die Zwecke der Landesmelioration stetige Ufer- und Schutzbauten, deren Durchführung und Instandhaltung ebenfalls mit Kosten verknüpft sind.

Diese wie jene Arbeiten werden naturgemäß unter dem leitenden Gesichtspunkt gegenseitigen Fortschreitens und Nutzens ausgeführt, sie ergänzen daher einander und kommen sich vielfach gegenseitig zu gute.

Daraus erwuchs allerdings für diese Arbeit die Schwierigkeit der Sonderung in Kostenaufwendungen: einmal im Interesse der Schiffahrt, sodann im Interesse der Landesmelioration.

Letztere müssen hier ausgeschieden werden, um ein klares Bild zu gewinnen, wie hoch die für den Fluß in seiner Eigenschaft als Verkehrsmittel — ganz überwiegend staatlicherseits — aufgewendeten Summen sind.

Denn durchweg hat der Staat das Recht und die Pflicht übernommen, die öffentlichen Gewässer als solche zu erhalten und zu verbessern.

Daher waren in vollem Umfange nur die Behörden der Uferstaaten maßgebend und imstande, das erforderliche Material zu gewähren und die vor allem hier notwendige

Digitized by Google

Sonderung im Interesse der Schiffahrt und im Interesse der Landesmelioration durchzuführen, wie andrerseits auch nur die Behörden Hamburgs die Scheidung der Aufwendungen im Interesse der Binnenschiffahrt von denen im Interesse der Seeschiffahrt zu vollziehen vermochten.

Die Vervollständigung des Materials erheischte aber auch die Beihülfe zahlreicher Kommunalbehörden, sowie Privatgesellschaften, auch einzelner Personen.

Sowohl von dieser wie von jener Seite ist allen meinen Bitten gewillfahrt worden.

Ich spreche daher an dieser Stelle den staatlichen Behörden, ebenso auch den Kommunalbehörden, sowie Privatgesellschaften und einzelnen Personen, welche mir in entgegenkommender Weise, zum großen Teil unter Übernahme umfangreicher Arbeiten, behülflich gewesen sind, meinen ergebenen und warmen Dank aus, zu welchem ich mich um so mehr verpflichtet fühle, als ich so den gewichtigen Anspruch behördlicher Autorität und fachmännischer Kenntnis für die Richtigkeit des gebotenen Materials in Anspruch nehmen kann, was dem wissenschaftlichen Wert dieser Ausführungen den Untergrund und wesentliche Bedeutung verleiht.

Halle a. S., im Herbst 1901.

Georg Bindewald.

Digitized by Google

Der Elbstrom.

Die Elbe entspringt auf der Südseite des Riesengebirges im sogenannten Elbbrunnen (1397 m) unter 50° 46′ N. B. und 33° 12′ Ö. L., erreicht sodann in weitem, südöstlichem Bogen die Mitte von Böhmen, fließt von da ab im wesentlichen nordwestlich und mündet nach einem Laufe von 1154 km Länge unter 55° 56′ N. B. und 28° 45′ Ö. L. bei Cuxhafen in die Nordsee.

Der Elbstrom, der im ganzen ein mittleres Gefälle von 1:800 hat, gehört mit seinem Niederschlagsgebiet der Übergangszone des Kontinental- und Seeklimas an und zwar herrscht ersteres im südlichen Teil, dem böhmischen Elbgebiet, letzteres dagegen vornehmlich an der Unterelbe vor.

Die sehr bedeutende Vielgestaltigkeit der orographischen Verhältnisse, namentlich im oberen Laufe des Stromes, überträgt sich teilweise auf die meteorologischen Verhältnisse.

Immerhin herrscht durchschnittlich ein gleichmäßiges Klima im Elbgebiet, denn die zu erwartende Zunahme der südlichen Temperatur wird zum Teil durch den erwärmenden Einfluß des Meeres in der nördlichen Hälfte, zum Teil durch die Abkühlung der höheren Bodenerhebung der südlichen Hälfte ausgeglichen.

Eine Betrachtung der Bodengestalt des Gebiets ergiebt, daß im oberen Elbgebiet innerhalb des böhmischen Beckens Berg- und Hügelland vorherrschen. Diese finden im wesentlichen ihren Abschluß nach dem Durchbruch des Flusses durch das Elbsandsteingebirge und einem kurzen Laufe durch das sächsische Mittelgebirge.

Hatte die Elbe bis hierher den Charakter eines Gebirgsflusses, so nimmt sie nunmehr mit ihrem Eintreten in das norddeutsche Flachland den eines Flachlandflusses an.

Auf dem westlichen Ufer überwiegt zwar zunächst noch Bergland, welches nach dem Einmünden der Saale in Hügelland und erst später in

Digitized by Google

Flachland übergeht, auf dem östlichen Ufer dagegen beginnt letzteres sofort nach dem Verlassen des sächsischen Mittelgebirges.

Der Lauf des Flusses läßt sich durch die Orte Tetschen, Barby und Hitzacker in vier Hauptabschnitte zerlegen.

Das linksseitige Zuflußgebiet überwiegt durchweg das der rechten Seite, schließlich insgesamt um 41 %.

Die bedeutendsten Nebenflüsse sind innerhalb des Abschnittes bis Tetschen linksseitig die Aupa, Mettau, Adler, Laucna, Daubrawa, Moldau und Eger, rechtsseitig die Cydlina, Iser und Polzen, innerhalb des Abschnittes Tetschen-Barby linksseitig die Mulde und Saale mit der Unstrut, rechtsseitig die Schwarze Elster, innerhalb des Abschnittes Barby-Hitzacker linksseitig die Ohre, Tanger, Aland, Seege und Jetzel, rechtsseitig die Havel mit der Spree, die Stepnitz und Ilde, endlich unterhalb Hitzacker linksseitig die Ilmenau, Seeve, Este, Lühe, Schwinge, Oste und Medem, rechtsseitig die Sude, Delvenau, Bille, Alster, Pinnau, Krückau und Stör.

Die Gesamtfläche des Binnen-Stromgebiets beträgt 144 054,9 qkm und verteilt sich nach der Art des Anbaus auf:

ca. 49 % Ackerland,
ca. 10 % Wiesen,
ca. 6 % Weiden,
ca. 27 % Wald,
ca. 8 % Wasserfläche, Wege, Häuser u. s. w., Öd- und Unland.

Politisch-geographisch ist zwei Drittel des Niederschlagsgebiets der Elbe deutsch, ein Drittel österreichisch.

Innerhalb des Deutschen Reiches haben an diesem Gebiet Anteil:

Preußen ca. 63 %,
Sachsen ca. 15 %,
Mecklenburg-Schwerin ca. 6 %,
Sachsen-Weimar, Bayern, Anhalt } ca. 2—3 %,
eine Reihe anderer Staaten ca. 1 %.

* * *

Der Wasserlauf eines Flusses ist ein organisches Ganze. Demgemäß gestaltet sich die Verbesserung des Wasserabflusses, damit die Erhaltung und Erhöhung der Schiffbarkeit naturgemäß in vollem Um-

Digitized by Google

fange nur erfolgreich, wenn alle darauf gerichteten Maßnahmen unter diesem Gesichtspunkte ins Auge gefaßt und durchgeführt werden, d. h. wenn die Regulierung des Flusses möglichst nach gemeinsamem Plane betrieben wird.

Schloß die Zerrissenheit Deutschlands in den vornapoleonischen Zeiten eine Behandlung des Elbstroms und seiner Nebenflüsse in einheitlichem Sinne aus, so bedeutete es immerhin einen Fortschritt, daß nach den Befreiungskriegen ein gemeinsames Vorgehn in dieser Richtung seitens der damaligen Uferstaaten ins Auge gefaßt wurde.

Dies geschah durch die Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821, welche grundlegende Normen zwischen den beteiligten Staaten: Österreich, Sachsen, Preußen, Anhalt, Hannover, Mecklenburg, Dänemark und Hamburg behufs planvoller, vor allem einheitlicher Regulierung des Stromes vereinbarte, eine Vereinbarung, die später in der Additionalakte vom 13. April 1844 erneuert und erweitert wurde. Blieben die praktischen Erfolge zunächst weit hinter den Erwartungen zurück, so bilden doch jene Vereinbarungen die Grundlage zu gemeinsamem Handeln und bestehen im wesentlichen auch für die heute maßgebenden Staaten zu Recht.

Das sind: Österreich, Sachsen, Preußen, Anhalt, Mecklenburg und Hamburg.

Jedenfalls ist auf diesem Gebiete vornehmlich in den letzten drei Jahrzehnten außerordentlich viel geschehen, und im wesentlichen in Übereinstimmung unter einander.

Ganz besonders hat Preußen, dem ja der bei weitem größere Teil des schiffbaren Elbstroms angehört, zumal seit dem Inkrafttreten der Elbstrombauverwaltung, als einer Centrale in diesem Sinne, für diejenigen Elbstrecken, welche auf der Grenze mit benachbarten Bundesstaaten liegen, mit diesen Staaten auf Grund kartenmäßiger Festlegung ein Einverständnis über die einzuhaltenden Regulierungslinien — jedoch ohne bestimmte Verpflichtung der Art und des Zeitpunktes der Ausführung für die Kontrahenten — herbeigeführt.

Es ist das geschehen mit Anhalt auf dem Wege formloser Übereinkommen in den 60er Jahren, mit Mecklenburg durch Staatsvertrag vom 1. Mai 1873, mit Hamburg teils durch Staatsverträge vom 28. Dezember 1867 und 24. Juni 1868 (Köhlbrand-Vertrag), teils durch Abkommen.

* * *

Fluß und Fahrzeug stehen in bestimmtem Verhältnis zueinander.

Digitized by Google

Sicher ziehen Tiefe und Breite des Wasserlaufs Grenzen für Umfang und Tiefgang des Fahrzeugs, welches ihn auf bestimmter Strecke befahren soll, andrerseits aber ist die vornehmlichste Aufgabe der Stromregulierung, die Fahrstraße in den Stand zu setzen, dem Schiffsbetriebe Sicherheit und Schnelligkeit zu gewähren, und sodann die Fähigkeit zu steigern, die vorhandenen Schiffsgefäße voll auszunutzen, ja auch größere und tiefer gehende, also erheblich tragfähigere Fahrzeuge einzuführen.

Wie gesagt giebt die Beschaffenheit des Stromes eine gewisse Grenze an, doch bildet sich, wesentlich erweitert durch die Fortschritte der Technik, eine Wechselwirkung zwischen der Schiffahrt und ihrem Träger, dem Strom, hier der Elbe, heraus, welche bestimmte Verhältnisse schafft, deren einiger von allgemeiner Bedeutung hier Erwähnung geschehen mag.

Die vollbeladenen Elbfahrzeuge haben durchschnittliche Tauchtiefen von 1,4—1,7 m, bei halber Ladung von 0,84 m und bei Drittelladung von 0,63 m.

Damit bei 63 cbm abfließender Wassermenge die Schiffe mit 0,83 m Tauchtiefe fahren können, bedarf es einer Fahrwassertiefe von mindestens 0,93 m, weil es nötig ist, daß zwischen Schiffsboden und Stromsohle noch eine Schicht Wasser verbleibt, und weil auch auf kleine Unebenheiten in der Stromsohle, welche durch Peilen nicht vollständig getroffen werden können, gerücksichtigt werden muß.

Die Erreichung dieser Tiefe von 0,93 m bleibt für die Elbe das vornehmste Ziel aller Regulierungsarbeiten, wie denn eben für jede Stromregulierung die Gewinnung möglichst bedeutender Fahrwassertiefe zu erstreben ist, um so mehr, als in den freien Strömen die Fahrtiefe von der jederzeitigen Höhe des Wasserstandes abhängig ist, dieser gegenüber aber weder Wille noch Kraft des Menschen Einfluß haben.

Jedenfalls können in hoch kultivierten Ländern, wie die Denkschrift von 1900 ausführt, die großen Flüsse sich nicht selbst überlassen werden, da sie dann ihr Bett fortwährend verändern und auch gänzlich verlegen. „Unregulierte Ströme verschieben sich durch Uferabbruch, Anlandung und Inselbildung; sie verlegen sich ferner dadurch, daß die mitgeführten Sinkstoffe, die sich besonders bei abfallendem Hochwasser in der Stromrinne ablagern, den Abfluß mehr und mehr erschweren, bis es für die Wassermassen leichter wird, sich ein kürzeres Bett durchzubrechen, als die in dem alten Bette aufgehäuften Geschiebemassen fortzuspülen. Diesem Bestreben der Ströme wirkt die Regulierung entgegen, da sie den Strom durch die Flußbauwerke bei mittlerem und kleinem Wasser in eine bestimmte Rinne zwingt."

Digitized by Google

Die hier anzuwendenden technischen Mittel: Coupierungen, Buhnen, Deck- und Parallelwerke, Grundschwellen, Baggerungen und Sprengungen — sind nach den lokalen Verhältnissen, nach der Natur des Stromes, der Beschaffenheit seiner Ufer, seines Bettes, seines Gefälles verschieden. Es ziehen eben Wassermenge und Gefällverhältnisse für jede Stromstrecke eine ganz bestimmte natürliche Grenze für die Breite und Tiefe der Fahrrinne, über welche nicht hinausgegangen werden kann, ohne den Erfolg der Regulierung für die Benutzung seitens der Schiffahrt zu gefährden.

An und für sich ist ja „die Schiffahrt der natürlichen Bestimmung des Stromes fremd und nur eine Nutzung desselben", wie schon bei Beginn der planmäßigen Regulierung der Elbe die erste zur Feststellung der zu wählenden Regulierungsmittel berufene Sachverständigenkommission in ihrem Gutachten vom 15. Dezember 1824 betonte.

Durch die im Interesse der Nutzung des Stromes als Schiffahrtsstraße ausgeführten Regulierungswerke wird zugleich erstrebt, die Profile des bordvollen Stromes dem Abflusse angemessener zu gestalten, also den Strom zu zwingen, durch die Kraft seiner Gewässer sich selbst sein Bett zu schaffen und zu erhalten.

Andrerseits muß dem Strom durch direktes Eingreifen geholfen werden durch Beseitigung von Bäumen und Steinen, fester Bänke und Geröll, durch Erweiterung von Stromengen, Durchstechung von Krümmungen.

Dadurch wird gleichermaßen Sicherheit und Schnelligkeit des Schiffahrtsbetriebes gefördert.

Neben derartigen seitens aller Elbuferstaaten in großem Umfange in unmittelbarem Interesse der Schiffahrt vollführten Arbeiten und Bauten dient ferner eine Reihe von Einrichtungen mittelbar zur Erhöhung der Schiffbarkeit.

Das ist einmal die Regulierung der Pegelstände, sodann die Veröffentlichung der Pegelbeobachtungen, neuerdings auf telegraphischem und telephonischem Wege, die Bekanntmachung der jeweilig vorhandenen Wassertiefen, ferner die Bezeichnung der Fahrrinne durch „Stöcke" bezw. „Landbaaken", um dem Schiffer die zuweilen wechselnde Fahrstraße zu kennzeichnen, endlich die Lagerung einer Kette in der Fahrstraße.

Digitized by Google

Das im Elbstromgebiet maßgebende Wasserrecht.

Die Entwicklung des in früheren Jahrhunderten allen Elbuferstaaten gemeinsamen Wasserrechts bis zum Auftreten neuer gesetzlicher Regelungen ist wesentlich auf dem Boden des Deutschen und Römischen Rechts vor sich gegangen, des letzteren, insofern dasselbe wie auf der Mehrzahl der anderen Gebiete so auch hier vielfach maßgebend auf das erstere einwirkte.

Nach Römischem Rechte galten alle nicht periodisch versiegenden, in festen Gerinnen fließenden Gewässer als öffentliche, d. h. dem Staate zugehörig und außerhalb des Privatrechtsverkehrs.

Der Fluß war eine res extra commercium, er stand dem Gemeingebrauch offen. Sonderrechte Einzelner waren ausgeschlossen.

Dagegen erkannte das Deutsche Recht weniger umfänglich als das Römische Recht die kleinen fließenden sowie stehenden Gewässer als Privateigentum an, erachtete jedoch die Flüsse von da an, wo sie schiffbar wurden, als Gemeingut, benutzbar für jedermann zur Schiffahrt — das Wasser ist des Reiches Straße — und zum Fischfang.

Daraus ergab sich die hauptsächlichste Einteilung in öffentliche und nicht öffentliche Gewässer. Doch hat sich kein klares allgemein gültiges Wasserrecht in Deutschland entwickelt, erst später machten sich die Regalitätsrechte der Fürsten auf die Ausbildung des Rechtes wirksam und einflußreich.

Das landesherrliche Regal, in der Hauptsache umfassend den Wasserzoll, das Fischereiregal und das Mühlenregal, führte später zu der Annahme eines Eigentums des Staates oder Landesherrn nicht nur am schiffbaren Strome, sondern auch an Wasserläufen im allgemeinen, und schuf, indem es weitgehende privatrechtliche Verfügung durch Verleihung, Verkauf, Verpachtung gewährte, vielfach Sonderrechte Einzelner.

In Österreich enthält das Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch von 1811 nur wenige wasserrechtliche Bestimmungen; es bezeichnet Ströme, Flüsse,

Digitized by Google

Seehäfen und Meeresufer als allgemein öffentliches Gut, und handelt sodann über Wasserbauten, Erwerbung des Eigentums an Inseln u. s. w., Uferschutz, Wasserservituten, Grenzbäche u. s. w.

Später folgten für einzelne Teile besondere Gesetze, so über das Mühlenrecht, über das Verfahren bei Wasserbauten und die Deckung des erforderlichen Aufwandes, sodann wurden Bestimmungen für die Errichtung von Wasserbauvereinen erlassen.

Ferner wurden für einzelne wichtigere Ströme Schiffahrts- und Strompolizeiverordnungen aufgestellt, so für die Elbe 1846, für die Moldau und ihre Nebenflüsse 1857, sodann für die Holzflößerei auf der Elbe von Melnick abwärts 1880.

Die im Jahre 1849 begonnenen Verhandlungen über den Erlaß eines Allgemeinen Wasserrechtsgesetzes ließen im Hinblick auf die von den Einzellandtagen in Anspruch genommene und diesen später gewährte Zuständigkeit in Landeskultursachen von einer Regelung dieser Materie etwa durch Erlaß eines einheitlichen Reichsgesetzes absehen.

Dagegen erklärte das Österreichisch-Böhmische Wasserrechtsgesetz vom 30. Mai 1869, betr. die der Reichsgesetzgebung vorbehaltenen Bestimmungen des Wasserrechts, daß Flüsse und Ströme von der Stelle an, wo sie schiffbar oder flößbar (d. h. mit gebundenen Flößen befahrbar), mit ihren Seitenarmen öffentliches Gut sind, soweit sie nicht infolge gesetzlicher Bestimmungen besonderer Rechtstitel jemandem zugehören.

Die Regierung kann fließende Privatgewässer, welche sich zur Schiffahrt oder Fahrt mit gebundenen Flößen eignen, zu diesem Zwecke als öffentliches Gut erklären.

Die Benutzung öffentlicher Gewässer zur Floß- und Schiffahrt wird in Floß- und Schiffahrtsakten, in Konventionen, dann durch die besonderen Floß-, Schiffahrts-, Strompolizei- und Kanalordnungen und die sonstigen in dieser Beziehung erlassenen Spezialgesetze und Verordnungen geregelt.

Es können ferner entweder durch freie Übereinkunft oder auf Grund von Mehrheitsbeschlüssen der Beteiligten durch Verfügung der zuständigen Verwaltungsbehörde Wassergenossenschaften gebildet werden und zwar zur Ausführung von Wasserbauten, welche den Schutz von Grundeigentum oder die Regulierung eines Gewässers bezwecken, oder zu Entwässerungs- bezw. Bewässerungszwecken.

Nach dem Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich, Artikel 65, bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, welche dem Wasserrechte angehören, unberührt, und zwar mit Einschluß des Mühlenrechts, des Flößrechts und des Flößereirechts,

Digitized by Google

sowie der Vorschriften zur Beförderung der Bewässerung und Entwässerung, der Grundstücke und der Vorschriften über Anlandungen, entstehende Inseln und verlassene Flußbetten.

Sonach kommen für die Elbe hinsichtlich des Wasserrechts in Betracht das Gemeine Recht, das Allgemeine Landrecht, das Sächsische Gesetzbuch und einzelne Landesgesetze.

In Sachsen gilt bezüglich der Benutzung und Unterhaltung der Wasserläufe, sowie der Rechtsverhältnisse des Wassers das Gemeine Recht mit früheren sächsischen Landesgesetzen. Publikationsverordnung vom 2. Januar 1863 Nr. 5 d.

Ein allgemeines Wassergesetz ist, trotzdem die darauf gerichteten Arbeiten weit zurückreichen, nicht erlassen worden.

Wohl hat dagegen durch das Mandat, die Elbstrom-, Ufer- und Dammordnung enthaltend, vom 7. August 1819, welches die Elbe als dem Staate gehöriges Eigentum betrachtet, eine Regelung der Rechtsverbindlichkeit, speciell hinsichtlich des Wasserschutzes, besonders der Ausführung von Damm- und Uferbauten, sowie der Erhaltung der Leinepfade stattgefunden.

Danach besteht für die Elbe und diejenigen kleineren Flüsse, auf welche das Mandat „mit Rücksicht auf das Lokale" Anwendung findet, eine öffentlich rechtliche Pflicht zur Erhaltung der Ufer seitens der Uferbesitzer, sowohl wenn das Interesse des allgemeinen Besten als das anderer Uferbesitzer es erheischt.

Daher haben nach dem Mandat die Kosten zur Unterhaltung der Ufer und Dämme die zu tragen, deren Eigentum durch den Bau gegen die Gewalt des Wassers geschützt wird, „wo nicht Verträge, gerichtliche Zugeständnisse, rechtskräftige Urtel oder rechtsbeständige Gewohnheiten eine Ausnahme auf eine sofort erweisliche Art begründen", dagegen sind „Uferbaue und Stromverbesserungen, welche bloß zum Besten der Schiffahrt gereichen, von demjenigen zu bestreiten, der die Wasserzölle erhebt."

Wenn Strom- und Uferbauten, welche vom Staate im Interesse der Schiffahrt ausgeführt werden, zugleich dem Uferschutze dienen, so sind die betreffenden Bevorteilten im Verhältnis beitragspflichtig.

In Anhalt trat, zunächst für Anhalt-Dessau, dann auch für Anhalt-Cöthen verbindlich, in der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Wasserordnung in Kraft, der sich bald darauf das Vorflutgesetz für Anhalt-Bernburg anschloß.

In Preußen befaßt sich das Allgemeine Landrecht allerdings

Digitized by Google

mit der Regelung des Wasserabflusses, ohne aber diese Materie erschöpfend zu behandeln.

Es sei gestattet, betr. der rechtlichen Begriffe, welche sich als maßgebend herausgebildet haben, hier etwas weiter auszuholen.

Das heutige Recht, erkennt nicht zum wenigsten wohl infolge der wachsenden Inanspruchnahme des Wassers zu wirtschaftlichen Zwecken, die Zulassung des Gemeingebrauchs, sowie die Ausschließung von Sonderinteressen in weitem Umfange an und unterstellt die öffentlichen Gewässer der Obhut und der Fürsorge des Staates, der im Interesse des Gemeinwohls am besten verfügen kann.

Man versteht unter Gemeingebrauch des öffentlichen Flusses die Befugnis jedermanns, den Fluß seinen Interessen dienstbar zu machen, soweit dies ohne Veränderung des Bestandes des Flusses geschehen kann.

In vorderster Reihe steht hier die Schiffahrt unter der Verpflichtung der Beobachtung der strompolizeilichen Vorschriften, sodann der Gebrauch des Flußwassers durch Schöpfen, Baden und Tränken. Endlich hat jeder, soweit es die Flußpolizei im öffentlichen Interesse nicht verwehrt, das Recht, Sand, Steine, Schlamm aus dem Bette des öffentlichen Flusses zu entnehmen.

Hiervon abgesehen steht dem Staate das ausschließliche Nutzungsrecht am Flusse zu, welches sich auf sein „gemeines Eigentum" an demselben gründet.

So ist es ausschließlich das Recht des Staates, Fähren zu halten, Brücken anzulegen, den Fischfang zu treiben, auch die Eisnutzung zu gewinnen — Rechte, welche er jedoch an Private verpachten oder veräußern kann.

Auch Errichtung von Wasserbetriebswerken, sowie Wasserleitungen aus den öffentlichen Flüssen ist von der Beleihung des Staates abhängig.

Ebenso steht dem Staate, als dem Eigentümer des Stromes, die Jagd auf demselben zu.

Andrerseits hat der Staat das Recht und die Pflicht, die öffentlichen Gewässer als solche zu erhalten und zu verbessern.

Dazu hat er die notwendigen Maßnahmen zu treffen, Überschwemmungen zu begegnen, den Verkehr auf dem Strom vor Hindernissen zu bewahren.

Alle diese Vorkehrungen und Einrichtungen sind öffentlich rechtlicher Natur. Eine Klage steht den Privaten, welche durch Nichterfüllung geschädigt werden, nicht zu.

Dagegen ist der Staat wegen Verletzung der Regeln des Nachbarrechts als Eigentümer des Flusses privatrechtlich haftbar.

Digitized by Google

Ebenso wird er zur Entschädigung verpflichtet, wenn er durch seine Maßnahmen auf dem Flusse besondere Rechte, insbesondere Fischereirechte verletzt, während er dagegen, wenn er durch Veranstaltungen im Strome oder Verlegung des Laufes desselben den bisherigen Gemeingebrauch behindert oder ausschließt, den hierdurch Beschädigten nicht haftbar wird.

Mühlen können in öffentlichen Flüssen nur auf Grund staatlicher Verleihung angelegt und erhalten werden.

Die Schiffahrtskanäle sind öffentliche Verkehrsstraßen und stehen daher dem Verkehr für jedermann offen, sie sind jedoch behufs Regelung des öffentlichen Verkehrs der staatlichen Verfügungsgewalt unterstellt. Im übrigen sind sie ausschließlich Privateigentum der Unternehmer.

Gehören *geschlossene Gewässer*, also Seen, Teiche, Brunnen zu den nicht öffentlichen Gewässern, sind also der Verfügungsmacht ihres Eigentümers regelmäßig unbeschränkt unterworfen, so gehören anerkanntermaßen zu den öffentlichen Gewässern Landseen, wenn sie von einem öffentlichen Flusse durchströmt werden, sie gelten dann als Verbreiterung des Flußlaufes.

Ebenso sind diejenigen Landseen öffentliche Gewässer, welche gleich den Flüssen dem Schiffsverkehr dienen, soweit die staatliche Verwaltungs- und Verfügungsbefugnis in Frage kommt; Eigentums- und Nutzungsrechte werden, soweit sie neben dem Schiffsverkehr bestehen können, dadurch nicht berührt.

Die *Ufer öffentlicher Flüsse* sind zwar als Bestandteile der angrenzenden Grundstücke deren Besitzern zugehörig, jedoch ruht auf ihnen die gesetzliche Last des Leinepfades für Schiffahrtszwecke.

Der Besitzer hat ohne Entschädigung einmal die Benutzung dieses Leinepfades zu gestatten, sodann ebenfalls ohne Entschädigung sich der staatlichen Einrichtung eines nicht begangenen Leinepfades zu fügen. Ferner hat der Uferbesitzer in Notfällen das Anlanden der Schiffe bezw. deren Ausladung, allerdings gegen Entschädigung, zu gestatten. Endlich ist er zur ordinären Uferbefestigung berechtigt, seinerseits aber auch verpflichtet.

Der Uferbesitzer hat nicht das Recht, in oder an dem öffentlichen Fluß ohne staatliche Genehmigung Anlagen zu machen. Diese Genehmigung muß vom Staate versagt werden, wenn der Schiffahrt durch diese Anlagen Nachteile entstehen können.

Zu den *nicht öffentlichen Gewässern* gehören außer den oben erwähnten geschlossenen Gewässern die Privatflüsse, also fließende Gewässer, welche nicht schiffbar sind.

Im Gegensatz zu den geschlossenen Gewässern ist bei letzteren das

Digitized by Google

Eigentum zum Vorteil der Flußnachbarn, wie auch der Allgemeinheit, insbesondere seit 1843, wesentlich beschränkt.

Im übrigen wird an der privatwirtschaftlichen Natur eines Privatflusses durch Schiffbarmachung nichts geändert, es sei denn, daß die Schiffbarmachung durch den Staat oder mit staatlicher Autorisation zu dem Zwecke geschieht, die schiffbar gemachte Strecke dem allgemeinen Schiffsverkehr zu übergeben. In diesem Falle erlangt die schiffbar gemachte Strecke den Charakter eines öffentlichen Flusses.

Wie ersichtlich gehören die Rechtsverhältnisse der Gewässer teils dem Privatrechte, teils dem öffentlichen Rechte an und es liegt dementsprechend die Entscheidung der entsprechenden Zweifel und Streitigkeiten teils den ordentlichen Gerichten — in Preußen den Amts-, Land- und Oberlandesgerichten bezw. dem Reichsgericht[1] — teils den Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichten ob.

Aber auch die Entwicklung und Abgrenzung zwischen privatem und öffentlichem Rechte ist in den verschiedenen Staaten verschieden, auch greifen privatrechtliche und öffentlich rechtliche Gesichtspunkte vielfach in einander und begründen so Kompetenzstreitigkeiten zwischen Justiz und Verwaltung.

Es sind daher einheitliche Grundsätze nach dieser Richtung in wasserrechtlicher Beziehung nicht aufstellbar.

Es sei hier noch — und nicht für Preußen allein — in Verfolg des Angeführten betont, daß, wenn der Staat die Pflicht einer planmäßigen Erhaltung und Regulierung der schiffbaren Flüsse übernommen hat, sich daraus keine rechtlichen Ansprüche etwa der Schiffahrttreibenden auf Ausführung bestimmter Maßnahmen herleiten lassen. Vielmehr wird der Umfang der staatlichen Thätigkeit auf diesem Gebiete einmal durch die hierfür erlassenen Specialgesetze und Staatsverträge, sodann durch das Maß der etatsmäßig bewilligten Geldmittel bestimmt und es richtet sich die Ausführung nach dem Ermessen der betreffenden Strombaubehörden.

Historisch ist für Preußen von Interesse, daß schon mit dem Beginn des 18. Jahrhunderts der Staat, wenn auch nur in beschränktem Umfange, auf dem Gebiete der Bewässerung und Entwässerung gesetzgeberisch thätig war, und daß im weiteren Verfolg in den 70er Jahren desselben Jahrhunderts zuerst für die Kurmark, sodann für das Gesamtgebiet des da-

[1] In Klagen über Lotsengebühren, Hafen-, Bollwerks-, Krahn-, Wagengebühren, urteilen die reichsgerichtlich besonders bestellten Elbzollgerichte (Amtsgerichte an der Elbe), in zweiter Instanz die diesen jeweilig vorgesetzten Landgerichte.

Digitized by Google

maligen Staates eine generelle Regelung des Wasserabflusses durch Edikte stattfand.

Eine besondere Entwicklung nahm in den zeitweisen Überschwemmungen ausgesetzten Flußniederungen das Deichrecht, dessen grundlegende gesetzliche Regelungen für Preußen in sehr frühe Zeit zurückreichen, später die Bildung von Wassergenossenschaften, welche endgültig durch Gesetz vom Jahre 1879 geregelt wurde.

Neben diesem gesetzgeberischen Wirken entfaltete, wie die Mehrzahl der anderen Staaen, auch Preußen eine zwar nicht systematische, doch früh einsetzende praktische Bethätigung, einmal im Interesse der Landesmelioration durch Entwässerungen u. s. w., sodann im Interesse der Schiffahrt durch Korrektions- und Regulierungsbauten u. s. w. an den Flüssen, sowie durch Kanalbauten.

Digitized by Google

Die Organisation der wasserwirtschaftlichen Behörden des Elbstromgebiets.

Die Organisation der Behörden, welche auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft thätig sind, fügt sich meist, zumal bei den kleineren Staaten, in den Rahmen der allgemeinen Verwaltung ein, überall, soweit erforderlich, unter Mitwirkung technischer Beamten, sie ist jedoch entsprechend dem Umfang der hervortretenden Aufgaben in den verschiedenen Staaten verschieden; daher ist bei größeren Staaten teilweise zur Einführung besonderer Organe geschritten worden.

In Anhalt liegt das staatliche Strombauwesen, sowie die Handhabung der Strom- und Schiffahrtspolizei auf den schiffbaren Strömen der Elbe und Saale in den Händen der Bauverwaltungen in Dessau bezw. in Bernburg, die beide der Regierung in Dessau unterstellt sind.

In Mecklenburg untersteht die Handhabung der Strom- und Schiffahrtspolizei den Elbämtern Dömitz und Boitzenburg, diese wiederum bilden bezüglich der Ausführung von Strombauten jedes für sich mit dem Distriktsbeamten von Dömitz die Elbstrombaubehörde. Letztere, sowie die Elbämter sind dem Finanzministerium angegliedert, hinsichtlich der Strompolizeisachen allerdings unter gleichzeitiger Mitwirkung des Ministeriums des Innern.

In Hamburg steht der Strom- und Hafenbau unter der Verwaltung der Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenbau.

Auch in Österreich schließt sich die Organisation der Wasserverwaltung nicht nur auf dem Gebiet der Administration, der Polizei und der Rechtsprechung, sondern auch auf dem des gesamten Wasserbauwesens im wesentlichen an die Organisation der allgemeinen Verwaltung an.

Für alle Angelegenheiten, betr. Benutzung, Leitung, Abwehr der Gewässer ist nach dem Wasserrechtsgesetz die erste Instanz die politische Bezirksbehörde, die Bezirkshauptmannschaft, bezw. in den Städten mit eigenen

Digitized by Google

Statuten der Magistrat; beiden ist als zweite Instanz die politische Landesbehörde, die Statthalterei, übergeordnet. Die dritte, zugleich oberste Instanz, in allen unter das Wassergesetz fallenden Angelegenheiten bildet das Ackerbauministerium, bei dessen Chef insbesondere die Aufsicht über die nicht schiffbaren Gewässer, über die Anlage zu Wasserschutz, Deichwesen und Meliorationen liegt.

Dagegen gehören bei den zur Schiffahrt und Floßschiffahrt benutzten Flüssen alle Angelegenheiten der Erhaltung der Schiff- und Floßbarkeit zur Zuständigkeit der politischen Landesbehörde, der Statthalterei, welche mit technischen Organen versehen ist; daher unterstehen derselben in erster Reihe die Leitung des Strombau- und Regulierungswesens, sodann die Bewilligung von Anlagen und Überfuhrsanstalten, endlich Änderungen und Entscheidung von Streitigkeiten, welche aus Anlaß solcher Angelegenheiten nach dem Wasserrechtsgesetz zu treffen sind, während dagegen der Bezirkshauptmannschaft die Handhabung der Strompolizei und Überwachung der bestehenden Strompolizeivorschriften zustehen.

Dem Ministerium des Innern, welchem die Regelung des Staatsbaudienstes einschließlich der Wasser- und Strompolizei und aller Zweige der Baupolizei unterstellt ist, ist ein technisches Departement mit einer Abteilung für den Hochbau und einer zweiten für den Wasser- und Straßenbau beigegeben.

In gleicher Weise besteht bei der Statthalterei in Prag ein Baudepartement zur Leitung der Unterhaltungs- und Regulierungsbauten der schiffbaren Flüsse. Dieser Behörde, welche unter einem Oberbaurat steht, sind drei Flußdistriktsingenieure — zwei für die Moldau und einer für die Elbe — beigegeben[1].

Die unterste Instanz bilden hier die Bezirkshauptmannschaften, deren je 3—5 zu einem Baubezirk vereinigt sind; einer derselben liegt die Leitung des Baudienstes ob, wozu sie mit der erforderlichen Anzahl technischer Beamten ausgestattet ist.

Neben dem Staatsbaudienst ist der Landesbaudienst organisiert; dieser verfügt daher ebenfalls über technische Beamte.

Größere Wasserbauten, besonders Schutz- und Regulierungsbauten, auch Meliorationsanlagen, welche auf Grund besonderer Landesgesetze aus Landesmitteln entnommen werden, können bezüglich der Bauleitung und Bauausführung dem Landesausschuß übertragen werden.

---

[1] Der Staat führt die Bauten nicht selbst aus, sondern vergiebt sie von 6 zu 6 Jahren an einen Unternehmer.

Digitized by Google

Die Zuständigkeit der Staatsbehörden beschränkt sich hier auf die Aufsicht der Wahrung öffentlicher Interessen und Entscheidung von Wasserrechtsstreitigkeiten.

In Sachsen ist die gesamte Wasserverwaltung einschließlich Wasser-, Ufer-, Damm-, Strompolizei- und Wasserbauwesen in unterster Instanz in der Amtshauptmannschaft vereinigt.

An der Elbe fungieren die drei Amtshauptmannschaften Pirna, Dresden-Neustadt (dieses auch mit für Dresden-Altstadt) und Meißen (dieses zugleich für die Bezirke Oschatz und Großenhain), unter der Bezeichnung Elbstromämter als polizeiliche Aufsichtsbehörden.

Für alle Gewässer außer der Elbe bilden hinsichtlich der Wasserverwaltung und der Wasser- und Uferpolizei die zweite Instanz die Kreishauptmannschaften, welche ihrerseits dem Ministerium des Innern unterstehen.

Dagegen steht für die Elbe die Wasser- und Uferpolizei direkt dem Finanzministerium zu, während die polizeilichen Angelegenheiten betr. Verhütung von Gefahren für Leben, Gesundheit, Vermögen bei Elbhochwasser und Eisgang, sowie Schiffahrtspolizei als zweite Instanz thatsächlich die Kreishauptmannschaft Dresden und als letzte Instanz das Finanzministerium zuständig ist.

Es untersteht endlich das gesamte staatliche Wasserbauwesen dem Finanzministerium; diesem in technischer Beziehung verantwortlich und direkt untergeordnet ist ein Wasserbaudirektor, während in allen anderen Beziehungen die Amtshauptmannschaften zuständig sind. Diesen sind wiederum Wasserbauinspektoren beigegeben, welche jedoch direkt dem Wasserbaudirektor unterstehen und dienstlich von den Amtshauptmannschaften unabhängig sind.

In Preußen vollzieht sich die Verwaltung der Wasserwirtschaft im allgemeinen im Rahmen der Behördenorganisation der Verwaltung, d. h. es liegt in den Händen fast aller Behörden — Einzelner, wie Kollegien — ein Teil der wasserwirtschaftlichen Funktionen, es fehlt daher an Einheitlichkeit.

Immerhin liegt jedoch im wesentlichen der Schwerpunkt der wasserwirtschaftlichen Verwaltung bei dem Regierungspräsidenten, dem alle Angelegenheiten von Bedeutung auf diesem Gebiete unterstehen, vornehmlich Flußregulierungen, Landesmeliorationen und Ent- und Bewässerungsunternehmungen.

Abgesehen von dem maßgebenden Einfluß des Regierungspräsidenten auf das Deichwesen, liegt demselben ferner bei den öffentlichen Strömen —

Digitized by Google

außer der Elbe — die Leitung des staatlichen Strombauwesens, sowie der Strom-, Schiffahrts- und Hafenpolizei ob.

Im allgemeinen wird die Wasserpolizei, jedoch ausschließlich der Strom-, Schiffahrts- und Hafenpolizei, sowie Deichpolizei von der Ortspolizeibehörde, auf dem Lande also meist vom Amtsvorsteher — in Hannover ist der Landrat Ortspolizeibehörde — verwaltet, denen der Landrat und der Regierungspräsident als Instanzen übergeordnet sind und zwar einmal, insoweit ihnen auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft das Polizeiverordnungsrecht zusteht, sodann insoweit sie die Aufsicht über die Ortspolizeibehörde ausüben.

Da jedoch gegen die Anordnungen der Wasserpolizeibehörden vielfach die Klage im Verwaltungsstreitverfahren zulässig ist, so bleibt ihnen hier nur teilweise eine materielle Entscheidung.

Vielfach sind neben den Wasserpolizeibehörden die Kreis- und Stadtausschüsse und Bezirksausschüsse, weiterhin das Oberverwaltungsgericht in einer Reihe wasserwirtschaftlicher Angelegenheiten mitwirkend und entscheidend.

Für die Elbe ist eine einheitliche Organisation in der Elbstromverwaltung geschaffen, an deren Spitze als Chef der Oberpräsident der Provinz Sachsen steht.

Dieser Behörde liegt die Verwaltung aller Angelegenheiten, welche sich auf die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit beziehen, vornehmlich der Strom-, Schiffahrts- und Hafenpolizei und des staatlichen Strombauwesens ob, und zwar für den Bezirk der Preußischen Elbe von der Sächsischen Grenze bis zur Seeve-Mündung, der Saale von der Anhaltischen Grenze bis zur Mündung, sowie auf den Mündungsgebieten der einmündenden Flüsse bis zu bestimmten Stellen.

Der Elbstrombauverwaltung unterstehen 7 Wasserbauinspektionen: in Magdeburg, und zwar hier zwei, davon eine für die untere Saale, in Torgau, Tangermünde, Wittenberge, Hitzacker und Lauenburg.

Digitized by Google

Die historische Entwicklung der Elbzölle und die Schiffbarmachung der Elbe.

Die Nachrichten über die Schiffbarkeit der Elbe sind aus älteren Zeiten nur aus der auf dem Strome betriebenen Schiffahrt zu ersehen.

Diese Nachrichten sind aus römischer Zeit spärlich.

Sie beschränken sich darauf, daß der ältere Drusus und Tiberius zu Schiff in die Elbmündung einfuhren, auch sich bewußt waren, auf dem Elbstrome zu sein.

Von den eingeborenen Deutschen der damaligen Zeit wird berichtet, daß sie den Strom mit Einbäumen befuhren, dieser auch, wie eine Reihe seiner Nebenflüsse, infolge der Wegelosigkeit des Landes eine große Rolle im Verkehr spielte.

Die älteste Kunde der Schiffbarkeit der Elbe aus der deutschen Kaisergeschichte weiß von dem Zuge einer Heeresabteilung Karls des Großen im Jahre 805 elbaufwärts nach Mecklenburg zu erzählen.

Die nächsten Nachrichten datieren ungefähr 2 Jahrhunderte später: im Jahre 981 wurde die Leiche des Erzbischofs Adalbert von Magdeburg zu Schiff von Giebichenstein nach Magdeburg übergeführt, und bald darauf, im Jahre 1012 der erkrankte Magdeburgsche Bischof Tagino die Saale hinuntergefahren.

Ausgesprochene Benutzung der Elbe und Saale als Heeresstraßen finden wir in letzterem Jahre durch Kaiser Heinrich II., sowie ungefähr ein Jahrhundert später, durch Otto von Bamberg, der einen Zug zur Bekehrung der Pommern von Halle a. S. einleitete. Er verproviantierte seine Schiffe hier mit Lebensmitteln und fuhr sodann mit seiner reisigen Begleitung zu Schiff flußabwärts, lenkte sodann in die Elbe und später in die Havel ein und setzte erst von dort seinen Marsch zu Lande fort.

Alle diese Nachrichten jedoch entstammen Einzelberichten, die uns allerdings die Schiffbarkeit der Elbe und einiger ihrer Nebenflüsse an einzelnen

Digitized by Google

Stellen, nicht aber eine mehr oder weniger regelmäßig betriebene Schiffahrt zu jener Zeit darthun.

Und dennoch ist eine solche außerordentlich früh vorhanden gewesen. Das geht einmal aus der Erwähnung einer Anzahl von Elbhandelsplätzen, sodann aus der Erhebung von Zöllen hervor.

Der König hatte das Zollrecht.

Dieses war ein Königliches Regal, sehr wahrscheinlich nach dem Vorbilde der Frankenkönige, welche ihrerseits diese Einrichtung möglicherweise von den Römern übernommen hatten.

Diesem Recht der Erhebung von Zöllen, welche ihrem vermutlich römischen Ursprunge nach lediglich Einnahmequellen bildeten, stand seitens des Königs eine Verpflichtung zur Instandhaltung oder gar Verbesserung der Fahrstraße nicht gegenüber[1].

Wie jenes Recht, so entbehrte auch die Höhe der Abgabe bestimmter Grundsätze; beide hatten sich lediglich aus dem Herkommen entwickelt.

Das trat später sehr bald noch schärfer in die Erscheinung, da eine Anzahl von Fürsten gleiche Rechte in Anspruch nahm.

Seitens Böhmens, welches übrigens nicht unter der Reichsgesetzgebung stand, wurden die Elbzölle von Aussig und Leitmeritz schon im 10. Jahrhundert erhoben, aber auch in Deutschland sehen wir den Grundsatz des Sachsenspiegels „der Fluß ist des Reiches Straße", ist also frei für jedermann, schon zu den Zeiten der Karolinger durchbrochen, welche allerdings, nur, wie oben erwähnt, kraft Königlicher Gewalt Zölle, Wege- und Brückengelder erhoben; einer Verleihung dieser Rechte an andere geschieht noch nicht Erwähnung.

Erst von den Ottonen wurden vielfach Zollgerechtsame an Stifte und Städte verliehen. So entstanden Zollstätten.

Da bei späteren Neugründungen die Rechte der älteren Städte zur Erhebung von Zöllen auf Handelsartikel, die den vorbeifließenden Fluß passierten, vielfach auf die Tochterstädte übertragen wurden, so nahm die Verbreitung von Zollstätten bald außerordentlich zu.

---

[1] Ich bin nicht zu der gleichen Ansicht gelangt, wie Schumann, der auf Grund einiger von ihm citierter Autoren, Waitz u. A. im frühen Mittelalter bei Erhebung der Zölle ein Gebührenprincip feststellen zu können glaubt. Ich schließe mich vielmehr der auf genauen Quellenforschungen beruhenden Schrift Weißenborns „Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter 1901" an. Weißenborn stellt die Erkennbarkeit eines Gebührenprincips zur Zeit des Mittelalters in Abrede. Das transire, der transitus wurde mit Zoll belegt auf Grund der Gewohnheit, des Herkommens.

Digitized by Google

Dazu gesellten sich dann Marktrechte, nach welchen die Erhebung der Zölle nur auf den Märkten, wo die Waren feilgeboten wurden, stattfinden sollte.

Aus diesen Rechten geschützter Marktstätten erstand allmählich das Recht, die warenführenden Kaufleute zur Niederlegung ihrer Waren auf dem bestimmten Markt für eine gewisse Zeitdauer zu zwingen, von welchem Zwange sie sich allerdings loskaufen konnten.

So entwickelten sich das Stapelrecht, das Einlagerecht, das Recht auf den alleinigen Ankauf durch die Bürger der Stadt oder auf ausschließlich weitere Befrachtung durch diese, weiterhin auch das Geleitsrecht, so auch bildeten sich die Monopole und Privilegien der Schiffer heraus.

Alle diese Rechte, welche im übrigen auch analog auf den Landstraßen erhoben wurden, entwickelten sich weiter aus dem Herkommen, aus der Gewohnheit heraus, auf welche der Zollerhebende sich berief und den der Zollzahlende ertrug, ohne eine Gegenleistung zu beanspruchen [1], daher auch das englische custom Gewohnheit für Zoll.

So wurde für den Elbstrom nichts gethan, jedenfalls fehlen Nachrichten über irgend wesentliche Verbesserungen im Interesse der Schiffahrt zu jener Zeit.

Es beschränkten sich die Gegenleistungen wohl auf die notwendigsten Anlagen von Häfen und Ausladeplätzen zum Vorteile des Handels. Und thatsächlich hatte dieser sich trotz der mancherlei auf ihm ruhenden Lasten rege entwickelt.

So war die wichtigste Ware im früheren Mittelalter in den Elbgegenden das Salz, dann Tuche und Heringe, Leinewand, Getreide, Öl, Metalle u. v. a. Vom 13. Jahrhundert an trat dann der Transport von Getreide vornehmlich in den Vordergrund, dann der des Mehls, des Bieres, ferner der Steine, des Holzes zum Bauen, endlich des Weines aus Frankreich, vom Rhein, aus Böhmen und Ungarn.

Der Zoll wurde in frühester Zeit oft in Waren, später in Geld gezahlt, wobei die Münze bei den Zollstätten im Elbgebiet vorgeschrieben wurde, zumal die Mannigfaltigkeit der Währungen für die Zollkasse bei Zahlungen oft Schwierigkeiten bot. Von der Mitte des 16. Jahrhunderts an durfte nur in Geld gezahlt werden.

---

[1] Nur in einem einzigen Vertrage zwischen Perleberg und Johann von Buch im Jahre 1337 wird die Bewilligung der Schiffahrt und die Förderung derselben mit dem Zoll in Verbindung gebracht. (Weißenborn.)

Digitized by Google

Das Hohlmaß, nach dem der Zoll erhoben wurde, war auf der Elbe die Tonne, und zwar die Heringstonne, entsprechend dem Zollfuder Wein am Rhein; für die meisten verpackten Güter bot sie das Normalgewicht.

Naturgemäß gewann der Elbstrom mit dem Wachsen des Handels eine immer größere Bedeutung als Verkehrsstraße.

Er war der Vermittler der Waren nach Holland, England und Skandinavien und umgekehrt nach dem mittleren und oberen Rhein, damit nach Frankreich und Italien, ferner in großem Umfange nach Österreich und Ungarn.

Im 13. Jahrhundert war die Bedrückung des Handels durch Zölle noch eine sehr geringe.

Anders im folgenden Jahrhundert!

In diesem beginnen allmählich, ganz besonders auf den Flüssen, großenteils auch auf den Landstraßen, die Abgaben eine Höhe anzunehmen, deren Druck dem Handel empfindlich wurde, ja um so empfindlicher, als die Anzahl der Stellen sich mehrte, die sich ihrer als ertragreicher Finanzzölle bedienten.

Trotzdem nahm der Verkehr weiter zu, die Zölle brachten immer mehr ein, daher die Erträge derselben immer ausgiebiger zu Ablösungen von allerlei Verpflichtungen benutzt wurden.

So erhielt im 15. Jahrhundert für die obere Elbe Dresden, für die mittlere Elbe Magdeburg das Stapelrecht. Ganz besonders aber übte auf der Unterelbe Hamburg über alle sogenannten stapelbaren Waren der aus- und einlaufenden Schiffe seine Gewalt aus.

Neben diesen Stapelrechten auf dem Strom legten Lüneburg und Leipzig der Elbschiffahrt einen besonders harten Zwang auf, indem die auf der Bergfahrt die Elbe passierenden Schiffe infolge der mancherlei Schwierigkeiten, welche der Stromlauf der Schiffahrt bot, ausgeladen werden mußten und nun zu Land über Lüneburg nach Magdeburg, und von hier aus nach Leipzig befördert wurden.

Lüneburg nahm als erste Station landeinwärts das Stapelrecht solcher Waren zuvörderst in Anspruch, und die Herzöge von Braunschweig fügten dem Niederlagszwang noch das Geleitsrecht und den Straßenzwang hinzu.

Leipzig hinwiederum stützte sein Niederlagsrecht auf die „Hohe Landstraße", welche von Stettin über Frankfurt a. O., und von Danzig über Breslau nach Leipzig, und von da nach Frankfurt a. M. und dem Rhein führte, von dort aus sich wieder weiter über Nürnberg, Augsburg und Salzburg nach Venedig oder aber gegen Osten hin nach Wien und Ungarn abzweigte.

Digitized by Google

Alle Waren nun, welche das Gebiet von Leipzig auf eine Entfernung von 15 Meilen berührten, mußten auf gesetzlich festgelegten Wegen nach Leipzig und dort feilgeboten oder durch Geldabgabe von dieser Verpflichtung entbunden werden.

In diesen Umkreis fiel auch die Elbe. Dieser Rechtszustand wurde noch 1507 vom Kaiser Maximilian bestätigt.

So begannen die Flußzölle auf Grund der zahlreichen Rechte, von denen sie ihren Ursprung herleiteten, sich zu immer stärkerer Belastung des Handels auszugestalten, und zwar um so mehr, als mit dem Niedergang der kaiserlichen Gewalt einerseits die der Fürsten, andrerseits die der sich immer machtvoller entfaltenden privilegierten Reichsstädte zunahm.

Diese, wie jene, teilweise im Gegensatz zu einander, nutzten ihre oft nur angemaßten Rechte lediglich im Interesse ihrer Finanzen in rücksichtsloser Weise aus. Die vielfach entstehenden Zollkämpfe wurden natürlich auf Kosten des Handels ausgefochten und führten allgemach zu ganz unleidlichen Zuständen.

So hatte ein Schiffer um Mitte und Ende des 16. Jahrhunders von Melnik bis Hamburg 48 verschiedene Zölle[1] an 43 Zollstätten zu zahlen, allein von Dresden bis Hamburg an 30 Zollstätten anzulegen; auf letzterer Fahrstrecke zahlte er z. B. für ein Ohmfaß Wein 9 Thaler 9 Groschen 4 Pfennige[2].

Andrerseits wurden zu dieser Zeit Verbesserungen der Fahrstraße kaum ausgeführt, trotzdem die Elbuferstaaten, ganz abgesehen vom Reichsverbande, untereinander Verbindung aufrecht erhielten, indem sich ihre Bevollmächtigten auf Elbedeputationstagen zu gemeinschaftlichen Beratungen zusammenfanden, so 1545 zu Stendal, 1548 und 1549 zu Jüterbock, 1556 zu Frankfurt a. O., 1571 und 1590 zu Magdeburg.

Dennoch schloß schon die große Anzahl zollerhebender Parteien eine

---

[1] Unter diesen Zöllen waren u. a. 9 Königlich Böhmische, 9 Kursächsische, 5 Fürstl. Anhaltische, 6 Kurbrandenburgsche, 4 Kurfürstl. Lüneburgsche, 2 Fürstl. Mecklenburgsche u. s. w.

[2] Ein ergötzliches Beispiel, in welcher Weise wie andere Zölle, so auch später der mehrfach erwähnte Stader Zoll Gerechtsame verlieh, zeigt die Stadt Stade im 17. Jahrhundert.

Ein jedes die Schwinge mit Rheinwein passierendes Fahrzeug war verpflichtet, dem Magistrat der Stadt 1½ Quartiere oder 3 Nößel Wein zu reichen; ein jedes Holsteinische Austernschiff, der Stadtobrigkeit soviel Austern, als dieser beliebte, das Hundert für 1 Mark Hamburger Courant, zu verkaufen; Helgoländer Fahrzeuge durften nicht passieren ohne Verkauf eines Schellfisches, auch mußte jedes vorbeifahrende Schiff 3 Flutzeiten vor Anker liegen und den Handel gestatten.

Digitized by Google

gemeinsame Durchführung von Verbesserungen des Flußlaufs aus und es stockten, selbst wenn einmal hier und da begonnen, auch partielle Unternehmungen dieser Art — und naturgemäß! Hätten sie ja doch nur einen lokal beschränkten Wert gehabt, der vollends durch die Unterlassung gleicher Arbeit seitens des Nachbars sehr bald wieder beeinträchtigt worden wäre.

Jedenfalls wird nur spärlich von dergleichen Versuchen berichtet: so von einzelnen Fürsten, die sich der Schiffahrt angenommen, von Verbesserungen der Saale, für welche überhaupt in früherer Zeit viel gethan zu sein scheint, so von der Stadt Lübeck, die den Stecknitzkanal, den Vorläufer des jetzigen Elbe-Travekanals, erbaute.

Mehr dagegen war auf dem Gebiete des Deichwesens ausgeführt worden, dessen erste Anfänge sehr weit zurückreichen.

Naturgemäß hat sich der Bau von Deichen zunächst rein lokal entwickelt und zwar da am meisten, wo die Verheerungen des übertretenden Wassers am stärksten sich geltend machten und auf wertvollerem Boden den größten Schaden anrichteten.

So läßt sich die Entstehung einer ganzen Reihe von Elbdeichen, u. a. derjenigen bei Jerichow, an der Tangerniederung, der Altmark, weiterhin wohl auch teilweise der an der Unterelbe bis in das 12. Jahrhundert zurückverfolgen. So ist eine Deichordnung vom Jahre 1476 bekannt.

Während des 30jährigen Krieges hatten natürlich auch die Deiche der Elbe gelitten, geschweige daß etwas für das Interesse der Schiffahrt gethan worden wäre; so war der Strom, sich selbst überlassen, weit über seine Ufer getreten.

Wie weit die später mit Nachdruck aufgenommenen Deichbauten zur Verbesserung der Schiffahrtsstraße mitgewirkt haben, muß dahin gestellt bleiben; jedenfalls machten die Ereignisse dieses traurigen Krieges sich auch auf die Erhebung der Elbzölle schon als Folgeerscheinung des überall hervortretenden Geldmangels verhängnißvoll geltend; so hatten u. a. die beiden bedeutendsten Handelsstädte Hamburg und Magdeburg ihre Flußzölle während des Krieges verdoppelt.

Das war dann auch mehr oder weniger von anderen Seiten geschehen, und so hatten die Elbzölle schließlich eine derartige Höhe erreicht, daß man sich im Westfälischen Frieden veranlaßt sah, sich eingehend mit dieser Frage zu beschäftigen.

Artikel 9 dieses Friedenstraktats lautet: fluminibus quibuscunque sua pristina securitas, jurisdictio et usus, prout ante hos motus bellicos a pluribus retro annis fuit, restituantur et inviolabiliter conserventur.

Daraufhin wurde beschlossen, daß nur die Zollrollen aus dem Zeit-

Digitized by Google

raum vor dem 30jährigen Kriege gültig sein sollten, auch daß nur mit Zustimmung aller Uferstaaten die Erhöhung eines der Zölle eintreten dürfe.

Dieser Grundsatz wurde allgemein als bindend anerkannt und insofern kann der Westfälische Friede bezüglich der Regelung der Elbzollfrage als ein Vorläufer der Wiener Kongreßakte angesehen werden.

In einer Reihe fernerer Zusammenkünfte der Delegierten der Uferstaaten, so 1662 zu Lenzen, 1669 und 1672 zu Hamburg wird eingehend beraten, allerdings immer nur mehr oder weniger mit dem Erfolg, daß die rechtlichen Grundsätze betont, aber nicht befolgt wurden.

Immerhin war eine Norm gegeben worden, eine Autorität — allerdings eine solche ohne Macht — aufgestellt, die ganz ungemessenen Überschreitungen Einhalt gebot.

Bei diesen Beratungen wurde übrigens vor allem der finanzielle Standpunkt in den Vordergrund gerückt, d. h. wie dem Schwinden der Flußzollerträge gesteuert werden könne.

So wurde besonders auf den letzterwähnten beiden Versammlungen deliberiert: „um den Punkt des Zolls und der Commercien auf dem ganzen Elbstrom sonderlich aber zu Dömitz, Ratzen-(Boitzen-) und Lauenburg zu erledigen und dann etwan auszufinden, welchergestalt die Wahren, welche wegen des hohen Zolls auf der Achse fortgehn, wiederum zu Wasser möchten versendet werden und dahero sothaner Zoll aller Orten zu leichtern und zu mildern sey" und später, daß „die Commercien und Schiffahrt auf der Elbe je länger, je mehr in Abzug kommen und zu befürchten gewesen, daß dieselbe endlich mit allzu empfindlichen Abbruch und Verringerung der Elbzölle-Einnahmen, wie auch der Unterthanen Nahrung zu schaden, davon divertiret werden möchten", sowie „daß die bishero ein und andern Orts eigenmächtig erhöhte Rollen auf den alten Fuß, wie sie vor dem Kriegswesen reduciret und eingerichtet" werden „worauff die Herren Gesandten allerseits wieder von einander gereiset, mit dem schließlichen Verlaß, daß derer selben allerseits gnädigste Herren Principalen sich inner gewisser Zeit wegen Einstellung der fast überhäufften Zoll-Mißbräuchen und Gebrechen zu erklären und all solchen best möglichst remediren nicht ermangeln würden."

Im übrigen wurden die vorerwähnten Bestimmungen des Westfälischen Friedens später gerade Preußen gegenüber geltend gemacht, als es auf der Elbschiffahrtskommission 1819 den älteren Elbzollrollen neu eingeführte Abgaben hinzugefügt wissen wollte.

Ja, trotzdem in den späteren kaiserlichen Wahlkapitulationen bestimmt wurde, daß selbst der Kaiser ohne Zustimmung der betreffenden Reichsstände

Digitized by Google

keine neuen Passagezölle aufzuerlegen befugt sein solle, wuchs die Belastung des Schiffsverkehrs mit Zollabgaben im 17. Jahrhundert unausgesetzt.

So waren auf der Wende dieses Jahrhunderts die ursprünglichen Zollsätze übermäßig erhöht teilweise unter Berufung auf Verleihungen von Kaiser und Reich, teilweise unter Hinweis auf frühere Geleits- und Länderrechte, nicht zum wenigsten aber auch durch eigenmächtige Inanspruchnahme einzelner Reichsstände.

Und soviel Zölle, so viel verschiedenartige, kaum zu sondernde Tarife!

Wenn trotzdem der Schiffsverkehr nicht gänzlich aufhörte, so war das sehr wesentlich auf der einen Seite der erbärmlichen Verfassung der Landstraßen, welche dazu den Verkehr bei größerer Schwerfälligkeit kaum minder belasteten, sodann der laxen Art der Zollerhebung zuzuschreiben, die allgemein bekannt, doch stillschweigend geduldet wurde. Denn keiner der zahlreichen Hebestellen konnte daran liegen, diese wertvolle Einnahmequelle ganz versiegen zu lassen.

Das Bedauerlichste an diesen Zuständen blieb natürlich, daß besonders während des 17. und 18. Jahrhunderts nicht zum wenigsten auch infolge der Retorsionsmaßregeln der einzelnen Staaten wider einander trotz aller gemeinsamen Beratungen für den Stromlauf fast nichts gethan wurde und das um so mehr, als die Elbe und ein großer Teil ihrer Nebenflüsse wegen der lockeren Massen, aus denen Untergrund und Ufer bestehen, sowie wegen der Ungleichmäßigkeit des Gefälles einer fortwährenden Überwachung und Unterhaltung bedurften.

Daß solche Jahrhunderte lang gefehlt, der Strom auch zu jener Zeit großenteils sich selbst überlassen war, geht aus den zahllosen alten Flußläufen und Serpentinen, namentlich im oberen preußischen Stromgebiet hervor, die noch jetzt unter der Bezeichnung „alte Elbe" vielfach erkennbar sind. Daß andererseits während des 18. Jahrhunderts eine Reihe von Durchstichen zur Beseitigung von Krümmungen vornehmlich im Mittellaufe der Elbe ausgeführt, auch hin und wieder Uferdeckungen hergestellt wurden, Maßnahmen, die wesentlich der Fürsorge des um den Elbverkehr besorgten Königs Friedrich des Großen zu verdanken waren, kann an diesem Gesamtbilde kaum etwas ändern, das ein trauriges Spiegelbild der Zerrissenheit und Ohnmacht des damaligen deutschen Reiches darbietet: Uneinigkeit der maßgebenden Stellen, Mangel an Weitblick, kleinlicher Eigennutz, daher mangelhafte Fahrstraße, Druck durch überhohe Zölle.

So ist es bezeichnend, daß es einer Einwirkung von außen bedurfte, um diesen Mißverhältnissen ein Ende zu bereiten.

Diese Einwirkung erfolgte von jenseits des Rheins und wiederum be-

Digitized by Google

zeichnend für das damalige Reich ist die peremptorische Art, in welcher sie seitens der französischen Bevollmächtigten auf dem Rastadter Kongreß 1797 der deutschen Reichsfriedenskommission gegenüber geltend gemacht wurde.

Es wurde gefordert: die Schiffahrt auf dem Rhein soll frei sein, die Kaufmannswaren sollen nur den Einfuhrzöllen jedes Landes unterworfen sein, die einander nicht übersteigen sollen, und weiter heißt es dann: „der unermeßliche Vortheil, der aus einer freien Schiffahrt entspringt, läßt billigerweise hoffen, die Deputation werde es nicht weniger zuträglich finden, die Schiffahrt auf den Flüssen, welche sich in den Rhein ergießen, sowie die auf den großen Flüssen Teutschlands, namentlich auf der Donau, ebenfalls für beide Nationen freizugeben".

Die Note schließt mit der Auffordermng, schleunige Antwort zu geben, die Zeit des Hinhaltens sei vorbei.

Die bald darauf eingehende Antwort der Reichsfriedensdeputation setzt weitschweifig auseinander, daß allerdings eine Abschaffung der Rheinzölle dem Handel Vorteil zu bringen scheine, dagegen mit dem Fortfall der Flußeinkünfte vielleicht die hier und da nicht wenig kostbare Unterhaltung der Wasserstraße in fahrbarem Zustande unterbleiben werde; die Gleichstellung der beiderseitigen Zölle erscheine undurchführbar, wie auch die Deputation für eine Befreiung der anderen deutschen Ströme von Abgaben nicht kompetent sei.

Weitere Verhandlungen folgten und die Reichsfriedensdeputation gab endlich im Principe nach.

Interessant erscheint für unsere Frage, daß in dem vorstehenden Antwortschreiben einer Leistung des Interessenten die Gegenleistung des Staates gegenübergestellt wird: Flußeinkünfte und Fahrstraßenunterhaltung, Unterbleiben dieser bei Ausfall jener.

Gerade in diesem Sinne aber setzte die französische Einwirkung ein.

Hier liegt unzweifelhaft der Ausgangspunkt für die grundsätzliche Neugestaltung der Abgabenfrage, welche maßgebend für die deutschen Wasserstraßen wurde und zwar Befreiung von einer Unzahl willkürlicher Zölle, aber in einer fest normierten Abgabe ein Äquivalent für die Instandhaltung der Fahrstraße verlangte. Es wurde hier der Anstoß zu principieller Regelung dieser rein wirtschaftlichen Frage gegeben, die nun nicht mehr zum Stillstand gelangte, sondern kaum zwei Jahrzehnte später, allerdings unter ganz veränderter politischer Situation, auf dem Wiener Kongreß ihren Abschluß in diesem Sinne von Leistung und Gegenleistung fand.

Daher die hohe Bedeutung, die in historischem und wirtschaftlichem

Digitized by Google

Sinne diesen Einwirkungen beizumessen ist, welche zunächst, 1803 im Frieden von Lüneville, das Fundament für die im Reichsdeputations-Hauptschluß aufgestellten Grundsätze der Abgabenregulierung der Rheinschiffahrt, damit später mutatis mutandis für die der übrigen deutschen Flüsse bildete.

Artikel 39 führt hier aus: Die Rheinzölle werden abgeschafft; außer den Douanengebühren wird ein Schiffsoctroi eingeführt, welcher gemeinschaftlich von beiden Staaten erhoben wird und dessen Ertrag vorzüglich zur Bestreitung der Erhebungs-, Verwaltungs- und Polizeikosten bestimmt wird; die Taxe soll den Betrag der aufgehobenen Zölle nicht übersteigen; der Überschuß, in zwei gleiche Teile geteilt, wird hauptsächlich zur Unterhaltung der Leinepfade und zu den Arbeiten verwendet, welche die Schiffahrt auf beiden Seiten nötig macht.

Wenn sich ein jährlicher Überschuß an Einkünften ergeben sollte, so dient dieser zur stufenweisen Tilgung der Lasten, welche an den Schiffsoctroigebühren haften.

Der hier aufgestellte wirtschaftliche Grundsatz, der Belastung der Schiffahrt zunächst bis zur Höhe der zu ihrem Bestehen notwendigen Kostenaufwendung wurde dann maßgebend für den Abschluß der Rhein-Octroi-Konvention 1804 für den Rhein, demnächst sinngemäß für die anderen deutschen Flüsse, für die Verhandlungen des Pariser Friedens 1814 (Artikel 3) und damit endlich für die Verbindlichkeiten des Wiener Kongresses 1815 (Artikel 108—116).

In letzteren wurde ausgeführt: Bevollmächtigte der Uferstaaten derjenigen Flüsse, welche mehrere Gebiete durchfließen, treten 6 Monate nach dem Wiener Kongreß zusammen, um im Interesse der Schiffahrt zu beraten; die Schiffahrt auf diesen Flüssen ist frei und in betreff des Handels niemandem untersagt. Der Betrag der Abgaben darf keinesfalls die der bisherigen übersteigen, er wird nach den örtlichen Verhältnissen bestimmt, die eine allgemeine Regel nach dieser Richtung nicht gestatten; bei Festsetzung der Tarife soll durch Erleichterung der Schiffahrt Ermunterung des Handels angestrebt werden und der Rheinoctroi wird dabei zu ungefährer Norm dienen können; der Tarif, einmal festgesetzt, darf nur unter Übereinstimmung der Uferstaaten erhöht, die Schiffahrt nicht mit irgend welchen andern Abgaben belastet werden[1]. Die Zahl der Erhebungsämter ist

[1] Die bezügliche Stelle des § 111 lautet im französischen Original:
La quotité de ces droits, qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux

Digitized by Google

möglichſt zu beſchränken. Jeder Uferſtaat übernimmt innerhalb ſeines Gebiets die Unterhaltung der Leinepfade und die Arbeiten im Strombette zur Beſeitigung der Hinderniſſe der Schiffahrt.

Die Beſtimmungen wurden für die ſog. konventionellen Ströme, zu denen die Elbe gehörte, aufgeſtellt. Öſterreich und Preußen verfügten hier für die andern Elbuferſtaaten, welche ſodann im Jahre 1820 in der Plenarverſammlung der deutſchen Bundesverſammlung zu Frankfurt a. M. dieſe Beſtimmungen ausdrücklich allerſeits anerkannten und ihre unverbrüchliche Befolgung gelobten.

Auch in der damaligen Litteratur ließ ſich nach Schuhmacher ein Mitglied der proviſoriſchen Verwaltungskommiſſion im Sinne des Gebührenprincips vernehmen: „Die Zölle und Abgaben für die Benutzung der ſchiffbaren Ströme ſollten nach den Grundſätzen einer jeden guten Verwaltung immer mit demjenigen in einem gewiſſen Verhältniſſe ſtehen, was der Staat zur ſicheren und bequemen Fahrt längs denſelben aufzuwenden nötig hat."

Inzwiſchen war, allerdings einige Jahre ſpäter, als geplant, im Jahre 1819 die Elbſchiffahrts-Kommiſſion, beſtehend aus den Bevollmächtigten der Elbuferſtaaten in Dresden zuſammengetreten.

Dieſelbe tagte in 44 Konferenzen bis zum Jahre 1821.

Die lang andauernden Verhandlungen verbreiteten ſich ganz vorwiegend über die Abgabenfrage, vor allem die Höhe derſelben auf Grund der im Wiener Kongreß aufgeſtellten allgemeinen Grundſätze über die für die Elbſchiffahrt nötigen Beſtimmungen. Der Fluß wird trotz des Widerſpruchs der Bevollmächtigten Preußens und Hannovers als ein „gemeinſchaftliches und organiſches Ganze" betrachtet, jedoch die Einrichtung des Rheinoctroi, welcher eine gemeinſame Verwaltung und eine Verteilung der Erträge und Laſten entſprechend den Uferlängen der betr. Staaten auf demſelben durchgeführt wiſſen wollte als für die Elbeverhältniſſe nicht geeignet zurückgewieſen, was übrigens nicht gegen den Sinn der Wiener Kongreßakte verſtieß; jeder Staat erhebt ſeinerſeits die von der Geſamtheit in Übereinſtimmung feſtgeſetzten Abgaben und führt ſeinerſeits auch die betr. Bauten durch.

existants actuellement, sera determiné d'après les circonstances locales, qui ne permettent guères d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation, et l'octroi sur le Rhin pour servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains ni la navigation grévée d'autres droits quelconques, outre ceux fixés dans le règlement.

Digitized by Google

Aus der Fülle des Materials dieser Verhandlungen erscheint interessant: die einstimmige Zurückweisung der Ansprüche Preußens auf eine erst im laufenden Jahrhundert eingeführte Flußdurchgangsabgabe für die Elbe, andererseits die Anerkennung und Entschädigung für die Aufgabe der Kornzölle seitens Dänemarks und Mecklenburgs; interessant der schon hier hervortretende, weiterhin gewahrte übrigens auch freihändlerische Standpunkt Hamburgs, welches in Übereinstimmung mit Österreich „eine Verminderung der auf der Elbschiffahrt bestandenen Gebühren als einen der wesentlichsten Punkte der Verhandlungen" ansah; von Interesse ferner der im wesentlichen von Mecklenburg geteilte, auch später strikt festgehaltene übrigens auch schutzzöllnerische Standpunkt Hannovers, daß die Wiener Kongreßakte gewiß die Hebung des Handels und der Schiffahrt erstrebten, aber „bestimmt nicht auf Kosten wohlerworbener Rechte"; interessant und ebenfalls durch die nächsten Jahrzehnte sich immer wiederholend „die allgemeinen Klagen des Handels und des Schifferstandes, der Fabrikanten und Produzenten der Uferstaaten über die Unmöglichkeit, die Erzeugnisse der Natur und Kunst auf diesem Wege (der Elbe) zu verführen" und die Hinweise, „daß sogar die Landfracht im Verhältnis wohlfeiler, als die Schiffahrt sein soll". — Klagen, denen in einer Erklärung seitens Hannovers entgegengehalten ward: „Wann wird nicht hier und da eine Klage laut? Gehört es doch zum Naturbedürfnis mancher Stände, so lange über die Höhe der Abgaben zu klagen, bis man dadurch ihre Verminderung erreicht hat."

Eine Unentgeltlichkeit gegenüber den Aufwendungen der Staaten wird allerdings damals noch von keiner Seite gefordert, wohl um so weniger als die Einnahmen aus den Elbzöllen für den Etat der einzelnen Staaten nicht geringe Erträgnisse darstellten, so für Preußen im Jahre 1818 beispielsweise 258 486 Thlr.

Nach einem Eingehen auf den Brunshauser (Stader) Zoll, der von Hannover weiter erhoben ward, wurde sodann das Ergebnis der Beratungen in der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 niedergelegt.

Dieselben bestimmen im wesentlichen: die Elbschiffahrt ist frei entsprechend den Verhandlungen des Wiener Kongresses, jedoch mit der Einschränkung, daß die Schiffahrt von einem Uferstaate zum andern (cabotage) auf dem ganzen Strom ausschließend den Unterthanen desselben vorbehalten wird; alle irgendwelchen Zollabgaben werden in eine allgemeine Schiffsabgabe verwandelt, die nicht in Pacht gegeben werden darf und diese wird erhoben teils von der Ladung als Elbzoll, teils vom Fahrzeug als Rekognitionsgebühr und zwar an 14 anstatt wie bisher an 35 Zollstätten.

Digitized by Google

Von Melnick bis Hamburg wird an Elbzoll nicht mehr als 27 Groschen 6 Pfennige K. M. (Konventions-Münze) für den Centner Bruttogewicht erhoben und zwar von

Österreich	1	Groschen	9	Pfennige
Sachsen	5	„	3	„
Preußen	13	„	—	„
Anhalt	2	„	8	„
Hannover	2	„	6	„
Mecklenburg	1	„	8	„
Dänemark	—	„	8	„
Summa	27	Groschen	6	Pfennige.

Die Rekognitionsgebühr wird nach 4 Klassen erhoben und beträgt für die ganze Stromlänge die Last zu 4000 Pfund gerechnet

von der	1.	Klasse	unter 10	Hamburger Last .	3	Thlr.	16	Gr.
„ „	2.	„	von 10—25	Last	7	„	20	„
„ „	3.	„	„ 25—45	„	11	„	12	„
„ „	4.	„	über 45	Last	14	„	16	„

Bei Elbzoll- und Rekognitionsgebühr sind nicht einbegriffen: die Mauthen (Land- oder Stadtzölle), Eingangs- und Verbrauchssteuern für die in jedes Landesgebiet einzuführenden Waren, die Krahnen-, Wage- und Niederlagegebühren in den Handelsplätzen, die Brückenaufzug- und Schleusengelder.

Dagegen machen sich alle Staaten anheischig, die Leinepfade in Stand zu halten, sowie „alle im Fahrwasser sich findenden Hindernisse der Schifffahrt ohne allen Verzug auf ihre Kosten wegräumen zu lassen und keine die Sicherheit der Schiffahrt gefährdende Strom- und Uferbauten zu gestatten."

Endlich hat von Zeit zu Zeit eine Revisionskommission von Bevollmächtigten der Uferstaaten zusammenzutreten zwecks Feststellung, daß dieser Konvention nachgekommen wird, zwecks Abstellung von Beschwerden, sowie Beratung und Veranstaltung von Maßnahmen zur Hebung von Handel und Schiffahrt.

Die erste der Elbschiffahrts-Revisionskommissionen tagte dann 1824 zu Hamburg in nicht weniger als 36 Konferenzen und wiederum stand die Tariffrage im Vordergrunde der Verhandlungen.

Österreich und Hamburg betonten, daß augenscheinlich der Elbzoll immer noch nicht als das angesehen werde, was der Wiener Kongreß als wesentlichen Gesichtspunkt bei seiner Einrichtung hingestellt habe, nämlich als ein Flußpassagezoll, der weiter nichts gewähren solle als „Ersatz und

Digitized by Google

Entschädigung für Unterhaltung und Verbesserung der Wasserstraße", der Ertrag dieses Zolles solle „seiner Natur nach keinen Zweig der Staatseinkünfte bilden."

Die Staaten verneinten somit den Standpunkt der Rentabilität, aber auch den der Unentgeltlichkeit, stellten vielmehr den Grundsatz eines nicht spekulativen wirtschaftlichen Unternehmens für den Staat auf.

Dieser Auffassung schlossen sich im wesentlichen in den späteren Verhandlungen der Elbschiffahrts-Kommissionen Preußen, Sachsen, sodann Anhalt an, ja auch Dänemark zeigte sich, wenn auch nicht unter Anerkennung eines principiellen Standpunktes zu weitgehenden Erleichterungen für die Schiffahrt bereit, dagegen hielten Hannover und Mecklenburg im wesentlichen daran fest, daß die einmal festgesetzten Tarife eine dauernde Geltung erreicht hätten, welche nicht einer Veränderung durch die Rücksicht auf Erleichterung von Handel und Verkehr zu unterwerfen sei.

Es sei dies hier vorweg genommen, da es zu weit führen würde, in dem knappen Rahmen dieser Schilderung der Elbrevisions-Kommissionen, deren Verhandlungen im übrigen wertvollen Materials die Fülle für die geschichtliche Entwicklung der hier angeregten Fragen bieten, die Stellungnahme der einzelnen Staaten eingehend zu charakterisieren, diese Stellungnahme als solche ja auch nur ein sekundäres Interesse in Anspruch nimmt.

Des weiteren wurde sodann über den Brunshauser Zoll verhandelt und es wurde schließlich eine Reihe von Veränderungen der Ausnahmetarife, sowie einige nicht unbedeutende Ermäßigungen der Rekognitionsgebühren ratifiziert.

Die Beschaffenheit der Fahrstraße wurde nur kurz gestreift.

Thatsächlich sind zu jener Zeit von den einzelnen Staaten, wenn auch nicht in einheitlichem Zusammenhange, immer von Zeit zu Zeit bedeutende Aufwendungen für die Verbesserung des Stromlaufs gemacht worden. So arbeitete Sachsen zu jener Zeit sehr eifrig an Korrektionswerken, so führte Preußen in den zwanziger Jahren bedeutende Uferdeckungs- und jährlich wiederkehrende Räumungsarbeiten im Laufe seines Elbstromteils aus.

Andererseits begannen schon damals die Einnahmen einiger Staaten sich zu mindern, denn thatsächlich wurden die Zölle in ihrer vollen Höhe nur noch von Dänemark (Lauenburg), Hannover und Mecklenburg erhoben, auch war der Böhmische Elbverkehr noch mit dem Betrage der sämtlichen übrigen Elbzölle von Wittenberg bis Aussig bez. Melnick belastet, während Preußen aus Anlaß des Zollverbandes mit Anhalt (1828) und mit Sachsen für den Elbverkehr oberhalb Wittenbergs mit Ausnahme der direkt verschifften Waren ganz wesentliche Erleichterungen eingeführt hatte.

Digitized by Google

So wurde ein Druck durch die Elbzölle damals kaum empfunden und es war bezeichnend, daß erst im Jahre 1842 statt wie geplant im Jahre 1828 die 2. Elbschiffahrts-Revisionskommission in Dresden auf Anregung Hamburgs bez. Preußens zusammenberufen wurde.

Wenn nunmehr neben der noch immer nicht erledigten Angelegenheit des Stader Zolls (s. dazu Tabelle 1), die inzwischen von Großbritannien aufgenommen worden war, mancherlei Forderungen des Handels, insbesondere seine nun nicht mehr verstummenden Klagen über die Höhe des Elbzolls laut wurden, so geht man wohl kaum fehl, die mehr und mehr zunehmende Konkurrenz der Eisenbahnen als das movens nach dieser Richtung anzusehn; gipfelten doch diese Klagen schon damals vornehmlich darin, daß die Transporte gewisser Waren von der Elbe abgewendet würden. Darum, lautete dann die wunderbare Schlußfolgerung, müssen die Stromzölle herabgesetzt werden, die Besserung der Stromstraße, des Verkehrsmittels, wurde nur secundi ordinis behandelt.

Thatsächlich ist diese Kommission von allen im Lauf der Zeiten tagenden die positiv ergebnisreichste gewesen.

Zunächst wurde der Brunshauser (Stader) Zoll reguliert — im Jahre 1861 wurde derselbe durch Staatsvertrag zur Ablösung gebracht, indem Großbritannien und Hamburg eine einmalige Abfindung von 2 857 338 Thlrn. an Hannover zahlten.

Sodann wurden bedeutende Herabsetzungen der Schiffsabgaben eingeführt, indem die Rekognitionsgebühr von den Fahrzeugen aufgehoben und künftig nur noch der Elbzoll erhoben werden sollte, und dieser zwar nach dem Bruttogewicht der Schiffsladungen in einer Gesamthöhe von nicht mehr als 1 Thlr. 3 Sgr. 11 Pfennig für den Elbzollcentner von Melnick bis Hamburg.

Die Verteilung war folgende:

Österreich	— Thlr.	2 Sgr.	1 Pf.
Sachsen	— „	6 „	4 „
Preußen	— „	16 „	7 „
Anhalt-Cöthen, Dessau, Bernburg je 10 Pf. zusammen	— „	— „	30 „
Hannover	— „	3 „	2 „
Mecklenburg	— „	2 „	3 „
Dänemark	— „	1 „	— „
	1 Thlr.	3 Sgr.	11 Pf.

Des ferneren wurde noch eine ganze Reihe von Zollermäßigungen und Befreiungen von Massengütern verfügt, auch die polizeilichen Verhältnisse der Schiffahrt geregelt und wesentliche Umwandlungen und Vereinfachungen des Zolls in Bezug auf Gewicht, Münze und Verzollungsnorm bestimmt.

Digitized by Google

Endlich wurde der Verkehr von der Nordsee nach jedem Elbuferplatz und umgekehrt den Schiffen aller Nationen freigegeben.

Alle diese Änderungen wurden in der Additionalakte vom 13. April 1844 zur Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni niedergelegt. Im § 53 dieser Additionalakte machten sich die Uferstaaten zugleich vertragsmäßig verbindlich, „die geeigneten Maßregeln zu treffen, um dem Fahrwasser der Elbe zwischen Hamburg und Tetschen eine Tiefe von wenigstens 3 Fuß rheinländisch bei einem Wasserstande, welcher nur um 6 Zoll höher ist, als der im Jahre 1842 beobachtete niedrigste, zu verschaffen und zu erhalten."

Immer mehr war im Laufe der Debatten hervorgetreten, wie divergierend die Einzelinteressen, wie ungleich verteilt die Lasten der am Elbstrom verteilten Staaten sich gestalteten, immer weniger aussichtsreich erschien trotz des Erreichten die Behandlung des Elbstroms, als eines organischen Ganzen.

Dazu waren vom wirtschaftlichen Standpunkte diese Ergebnisse nach den früher aufgestellten Grundsätzen nicht unbedenklich, indem der Verpflichtung zur Erhöhung bedeutender und anhaltender laufender Ausgaben die Forderung einer Erniedrigung der laufenden Einnahmen unabläßig gegenübergestellt wurde. Oder sollte die Herabsetzung der Schiffahrtsabgaben den Umfang der Schiffahrt so bedeutend steigern, daß die künftigen Einnahmen die Höhe der bisherigen erreichen oder wohl gar übertreffen würden? Auch dann hätte wirtschaftliche Erwägung die Gleichzeitigkeit der Ausführung beider Entschlüsse versagen müssen, ganz abgesehen davon, daß Andeutungen von beteiligter Seite zu Tage traten, die eine derartige Hoffnung zurückwiesen.

Aber der wirtschaftliche Standpunkt fing bereits an, zurückzutreten. War es doch der Staat, der in Anspruch genommen werden sollte.

Naturgemäß war Hamburg als Handelsstaat an geringen Schiffsabgaben und möglichst ausgiebiger Verbesserung der Fahrstraße am meisten interessiert, weil am meisten bevorteilt, zumal selbst pekuniäre Opfer für Flußverbesserungen auf seiner geringen, ohnehin mit genügendem Fahrwasser versehenen Strecke schon durch die Vermittlung des Seeverkehrs sich immer ertragreich gestalten mußten, auch das Anwachsen des Handels dem gesamten Handelsstaate als solchem zu gute kam, dieser daher für direkt gebrachte Opfer stets indirekt voll entschädigt werden mußte.

So war Hamburg immer das treibende Element.

Gleicherweise infolge seiner geographischen Lage konnte auch Österreich aus geringen Schiffahrtsabgaben und verbesserter Fahrstraße nur Vorteil ziehen, der ihm von dem innerhalb der letzten 15 Jahre ungefähr auf das drei-

Digitized by Google

fache gestiegenen Elbverkehr thatsächlich nur in spärlichem Maße zugefallen war.

Im übrigen hatte es das früher aufgestellte Princip von Leistung und Gegenleistung bereits durchbrochen, indem es aus dem Staatsschatz für Instandhaltung und Verbesserung seiner Elbstrecke schon bedeutende Zuschüsse gemacht hatte.

Das hatte auch Preußen gethan, indem es nach einem 7jährigen Durchschnitt jährlich 64 605 Thaler aus den Elbzöllen erhoben, dagegen zur Erhaltung des Fahrwassers durchschnittlich 83 883 Thaler verwendet hatte. Dafür betrachtete es den kommerziellen Gewinn, der durch die Zunahme des Handels eintrat, als hinreichendes Äquivalent.

Immerhin verhielt sich der Vertreter Preußens gegenüber einer Herabsetzung der Abgaben um ein Viertel, wie sie von Seiten Hamburgs und Österreichs beantragt wurde, durchaus ablehnend, ja er betonte, daß durch das Steigen der Güterbewegung auf der Elbe von ca. 3 Millionen auf ca. 8 Millionen innerhalb 18 Jahren wohl am besten dargethan würde, daß die Belastung durch die Zölle keine unangemessene sei.

Man sieht, Preußen stand damals durchaus noch nicht auf dem Standpunkt der Unentgeltlichkeit gegenüber den staatlicherseits für die Instandhaltung der Flüsse aufgewandten Mitteln, während Österreich und Hamburg schon zu jener Zeit immer mehr zu dieser hindrängten.

Von besonderem Interesse war in diesen Verhandlungen, daß zum ersten Male der Konkurrenz der damals auftretenden Eisenbahnen Erwähnung gethan wird.

Das geschah vornehmlich durch den Vertreter Hamburgs, der in seinen Darlegungen die obige Herabsetzung der Elbzölle um ein Viertel schon im Hinblick auf die drohende Konkurrenz der projektierten Eisenbahn Hamburg-Berlin als im finanziellen Interesse der Uferstaaten liegend, bezeichnete.

Er führte aus: Genaue Vergleichungen bezüglich der Transportkosten nach dieser Richtung ließen es wahrscheinlich erscheinen, daß für viele Handelsartikel der normale Wasserfrachtsatz zwischen Berlin und Hamburg, welcher häufig noch durch Extrafracht, Winterfracht, Zuschlag wegen kleinen Wassers, Assekuranzprämien u. s. w. erhöht würde, einen Vergleich mit den Eisenbahntarifen nicht würde aushalten können, da der volle Elbzoll von 4 g. Groschen um 10 Pf. höher sei, als der für die Hamburg-Berliner Eisenbahn traktatenmäßig stipulierte Landtransitzoll in Lauenburg und Mecklenburg für die meisten von und nach Preußen gehenden Waren.

Der Vertreter Österreichs nahm diesen Hinweis als Mittel zur Empfehlung niedrigerer Elbzölle auf und motivierte: mit diesem raschen,

Digitized by Google

das ganze Jahr ununterbrochen zu benutzenden Verkehrsmittel könne die Flußschiffahrt nur dann in Konkurrenz treten, wenn die Billigkeit der Fracht, herbeigeführt durch mäßige Schiffahrtsgebühren die Vorteile aufwöge, die dem Verfrachter aus der Schnelligkeit jener erwüchsen.

Im weiteren Laufe der Unterhandlungen wurde dann die Frage erörtert, ob Zollermäßigungen für gewisse Artikel wirksam sein würden, diese für den Elbverkehr zu erhalten. Es wurde über diese, wie über eine Anzahl anderer Fragen eine Einigung nicht erzielt, immerhin hatten gerade die letzteren Debatten Punkte berührt, welche im weiteren Verfolg der Entwicklung der Verkehrsverhältnisse mehr und mehr zu einer Entscheidung drängten.

Thatsächlich trat schon im ferneren Lauf der 40er Jahre infolge vielfacher Eingaben der Handelsinteressenten von Magdeburg, Halle a. S., Berlin, Dresden, Leipzig, Prag, Altona und Hamburg durch die Regierungen eine Reihe weiterer Ermäßigungen auf bestimmte Waren auf dem Verwaltungswege ein.

So wurden u. a. auch zwischen Preußen und Sachsen durch Verordnung von 1833 und 1846 namhafte Verringerungen der Zölle für zwischen beiden Staaten unmittelbar verkehrende Güter vereinbart; so hob Österreich bald darauf — im Jahre 1850 — seine Zölle im wesentlichen auf.

Wenn so durch Herabsetzung der Schiffahrtsabgaben sich die Einnahmen der Staaten immer mehr und nicht unwesentlich verminderten (Tabelle 2), so wuchsen andererseits die Ausgaben, da schon im Beginn der 40er Jahre, ganz besonders aber nach der Vereinbarung der Additionalakte von 1844 von sämtlichen Uferstaaten an dem Stromlauf der Elbe eifrig gearbeitet wurde.

Erfolge erkennt denn auch der Bericht der Stromschaukommission von 1850 an, der nach „gewissenhafter Erwägung" im Verfolg einer Besichtigung erklärte: „daß in allen Staatsgebieten, welche von der Elbe durchströmt werden, seit 1842 wesentliche Verbesserungen zur Ausführung gebracht waren, und daß ein unverkennbarer bedeutender Fortschritt auf dem damals vorgezeichneten Wege gründlicher Stromkorrektion stattgefunden hatte."

In der in Magdeburg im Herbst 1849 zusammenberufenen 3. Elbschiffahrts-Revisionskommission, welche mit einer zweijährigen Unterbrechung bis 1854 tagte, wurde ein Antrag Österreichs auf Aufhebung des Elbzolls allseitig abgelehnt. Österreich hatte sich mit diesem Antrage bewußt seitab der Bestimmungen des Wiener Kongresses gestellt.

Digitized by Google

Hatte doch der österreichische Handelsminister in einer Denkschrift vom 30. Mai 1850 erklärt: „Schon die Erwägung, daß die Überbürdung an fiskalischen Lasten mit dem heutigen Weltverkehr vollkommen unvereinbar erscheint, rechtfertigt die Forderung, daß wir uns nicht länger den Gebrauch unserer herrlichen Flüsse selber beschränken dürfen, es betreffe die Donau, den Rhein, die Elbe oder ihre Nebenflüsse, und daß den diesfälligen Verfügungen und Übereinkünften eine andere Grundlage gegeben werden muß, als die Bestimmungen des Wiener Kongresses; dabei bleibt selbstverstanden eine billige Entschädigung für die in ihren Einkünften allzusehr verkürzten norddeutschen Uferstaaten."

Und auch Preußen hatte jetzt, wie aus einer diplomatischen Note vom 18. August desselben Jahres an Österreich hervorgeht, seine Bereitwilligkeit, sich diesem Standpunkte anzuschließen, bekundet, hielt nur die Stunde noch nicht für gekommen. Es heißt da: „Die Königliche Regierung ist sich bewußt, nicht minder lebhaft, als jedes andere Gouvernement, dem Ziel einer gänzlichen Freiheit der deutschen Flußschiffahrt nachzustreben und glaubt, dieses Streben dadurch am wirksamsten zu bethätigen, daß sie im steten Hinblick auf das endliche, wenn auch vielleicht noch fern liegende Ziel, nichts unterläßt, um inzwischen das zunächst Erreichbare zu realisieren."

Immerhin hatte Preußen zugleich eine Erledigung dieser Gesamtfrage auf diplomatischem Wege Österreich gegenüber abgelehnt, bestand vielmehr auf Durchführung der Tariffrage innerhalb der wiederum zusammentretenden Kommission, die dann in obigem Sinne entschied.

So stand wiederum die Tariffrage im Vordergrunde der Debatten.

Der Elbschiffahrtsverkehr mit den normalzollpflichtigen Artikeln — darin herrschte im wesentlichen Übereinstimmung — konnte die Konkurrenz der Eisenbahnen nicht ertragen, zumal diese fortgesetzt ihren Gütertransportbetrieb vervollkommneten und billiger gestalteten. So wurde denn wiederum eine Reihe von Zollermäßigungen auf normalzollpflichtige Artikel bewilligt.

Das Jahr 1849 hatte gegen das Jahr 1845 für die von Wittenberge aufwärts passierenden normalzollpflichtigen Artikel einen Ausfall von $1^1/_4$ Million Centner, das war von 68 %, und für die auf derselben Strecke aufwärts passierenden Güter gleicher Art mit Ausnahme von Zink einen solchen von 60 % aufgewiesen.

Diese rückgängigen Bewegungen wurden von einer Seite lediglich der Höhe der Elbzölle zur Last gelegt, die geradezu künstlich die lohnendsten Frachten den konkurrierenden Eisenbahnen zuführten, während dieser Auffassung von anderer Seite lebhaftest widersprochen wurde.

Vornehmlich betonten die Bevollmächtigten für Hannover, Mecklenburg

Digitized by Google

und Anhalt, daß ihre Regierungen sich in keiner Weise verpflichtet fühlten „durch Opfer von ihrer Seite gegen die Konkurrenz anderer Verkehrsmittel anzukämpfen.“ Jede Regierung müsse da nach ihrem Ermessen handeln, zumal die Umstände, aus denen derartige Entschließungen hervorgehen könnten, wie namentlich die Eisenbahnfrachtpreise, höchst veränderlich seien.

Waren die Ergebnisse der Stromschaukommission vom Jahre 1850 im wesentlichen zufriedenstellend gewesen, waren jedenfalls Fortschritte auf den verschiedenen Strecken des Stroms festgestellt worden, so war doch von den technischen Mitgliedern den Staatsregierungen zur Erreichung einer guten Fahrstraße der Elbe eine Reihe von Mitteln an die Hand gegeben worden, um den unausgesetzt der Verbesserung bedürftigen Flußlauf passierbar zu erhalten.

Diese Mittel bestanden im wesentlichen in der Befestigung und Erhaltung der Ufer, Einschränkung zu breiter Stromstrecken, Anschließung oder Wegschaffung von Inseln, Anzucht und Erhaltung von Buschwerk auf Anlandungen und Sandfeldern, welche ohne Nachteile für das Fahrwasser bestehen können; und erneut war darauf hingewiesen worden „in jeder thunlichsten Weise auf die Beseitigung der direkt und indirekt die Herstellung und Erhaltung einer geregelten Fahrbahn erschwerenden und verzögernden Uferabbrüche hinzuwirken und dem Entstehen neuer Abbrüche thunlichst vorzubeugen.“

Diese Anweisungen, sowie unabläßige Anregungen aus den Kreisen des Handels, der Schiffahrt, die in Form von Denkschriften, Broschüren [1] und Adressen, teilweise aber auch in der Tagespresse zum Ausdruck gelangten, ließen die Mehrzahl der Staaten in dem nun folgenden Jahrzehnt weiterhin nicht unbedeutende Aufwendungen im Interesse der Schiffahrt machen (Tabelle 3), doch zeigten die Ergebnisse die völlige Unzulänglichkeit der aufgewendeten Mittel, wozu sicherlich noch der Mangel einheitlicher Leitung das seinige beitrug.

[1] So beschuldigt u. A. eine anonyme, übrigens mit viel amtlichem Material ausgestatte Broschüre (Die freie Elbschiffahrt und Preußen. Leipzig, Jackowitz 1850) die preußische Regierung, weil sie die dargebotene Hand Österreichs betr. Abschaffung der Elbzölle u. s. w. nicht ergriffen habe „büreaukratischer und fiskalischer Tendenzen, die keineswegs in Harmonie mit den Zeitbedürfnissen stehen“, betont, „der Verfall der Elbschiffahrt hat in einem Entsetzen erregenden Grade zugenommen“ und schließt endlich mit Emphase: „Und welchen löblicheren Zweck könnte es geben, als zur Beseitigung des Druckes des Verkehrs auf der Elbe kräftig beizutragen, damit diese große Wasserstraße wieder zu der vollen Quelle des Reichtums erhoben werde, die von Böhmen bis zu ihrer Vermählung mit der Nordsee zu sein sie von Gott und der Natur bestimmt ist?“

Digitized by Google

So urteilte der Bericht der Elbstromschaukommission vom Jahre 1858, „daß der gegenwärtige Zustand des Stromes von dem vorgesteckten Ziel noch weit entfernt sei, sich auch seit der letzten gemeinschaftlichen Befahrung (im Jahre 1850) im Ganzen kaum verbessert" habe und fährt dann fort: „Es ergab sich auch, daß von den damals als mangelhaft bezeichneten Stellen mehrere noch gar nicht und nur unvollständig korrigiert sind."

Thatsächlich war die vereinbarte Tiefe von 36 Zoll (0,93 m) nicht erreicht, was eklatant in die Erscheinung trat, indem das von der Kommission benutzte Fahrzeug, welches einen Tiefgang von nur 29 Zoll hatte, auf Grund geriet und geraume Zeit nicht wieder flott zu machen war, ferner begegnete die Kommission auf ihrer Fahrt verschiedentlich fest gefahrenen Schiffen — noch auch war für die Beschaffenheit der Ufer das Erforderliche geschehen, um die Fahrstraße frei zu halten.

Und das weist nicht nur jener Bericht nach, sondern das sind für die ganze Fahrstraße der Elbe die wiederkehrenden Klagen der Handelskammerberichte u. s. w., deren einer, der von 1856 von den Ältesten der Kaufmannschaft Magdeburgs, folgenden Passus enthält:

„Im allgemeinen leidet der Betrieb der Dampfschiffahrtsgesellschaft schwer unter den bedrückenden Elbzöllen, außerdem aber durch die mangelhafte Elbregulierung. Durch die seit Jahren vorgenommenen Strombauten ist nicht einmal annähernd jenes normale Fahrwasser erreicht, welches die Uferstaaten in der Additionalakte verbürgt haben, noch weniger ist der Elbstrom von den auf seinem Grunde liegenden Steinen und Baumstämmen befreit, welchem bedauerlichen Umstande die Gesellschaft im verflossenen Jahr die Verunglückung eines beladenen Fahrzeuges zwischen Meißen und Dresden und eines dergleichen zwischen Sandau und Werben zuzuschreiben hat."

Und doch weisen, wie eben Tabelle 3 zeigt, die Budgets einiger Staaten nicht unerhebliche Mehrbeträge an Ausgaben über die Einnahmen nach, so das Österreichs um 51 331 Thlr., das Preußens um 62 925 Thlr., das Sachsens um 14 059 Thlr., das Hamburgs um 103 163 Thlr.

Thatsächlich bedarf eben die Fahrbahn der Wasserstraßen — natürlicher wohl noch mehr, wie künstlicher — um schiffahrtsfähig nicht nur zu sein, sondern auch zu bleiben, bedeutender Jahr für Jahr sich wiederholender Arbeiten, somit hoher Aufwendungen, welche von der anderen Seite entsprechend hohe Abgaben bedingen. Unter diesem Gesichtspunkte des immer noch maßgebenden Wiener Kongresses müssen die fortgesetzten Forderungen um Herabsetzung der Elbzölle betrachtet werden.

Gerade die unausgesetzt von den Forderern niedrigerer Flußabgaben

Digitized by Google

angeführten Wiener Kongreßakte setzten fest: „Bei Feststellung des Tarifs soll von dem Gesichtspunkt ausgegangen werden, durch Erleichterung der Schiffahrt den Handel zu ermuntern."

Das geschieht aber nicht so sehr durch Ermäßigung der Tarife, als vielmehr durch Verbesserung der Fahrstraße, die dem Schiffer gestattet, voll zu laden und ohne Zeit- und Ortshindernisse dahin zu fahren.

Danach mußte das wirtschaftliche Kalkül lauten: Verbesserung der Fahrstraße zur Erleichterung der Schiffahrt hinsichtlich Schnelligkeit, Sicherheit, Umfang der Gefäße, Ausnutzung der Dampfkraft u. s. w., somit Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schiffahrt und Festsetzung der Tarife entsprechend den gemachten Ausgaben, deren Deckung durch die mit der Steigerung des Verkehrs gesteigerten Einnahmen zu erwarten ist.

Umgekehrt vollzog sich hier der Gang: stetige Steigerung der Aufwendungen, damit der Ausgaben, stetige Herabsetzung der Tarife, damit der Einnahmen. Damit wurde der aufgestellte Grundsatz der Leistung und Gegenleistung immer mehr verschoben und zwar zu Ungunsten des Staates, zu Gunsten der Interessenten.

Die Verfehlung dieser wirtschaftlichen Gesichtspunkte gelangte nicht so sehr zum Ausdruck, so lange die Schiffahrt in ihrer Art und auf ihrem Wege ein Monopol war, mußte aber von da an um so mehr hervortreten, als mit dem Auftreten der Eisenbahnen außerordentlich viel leistungsfähigere Konkurrenten auf den Plan traten, welche wirtschaftlich verwaltet, neben ihrer eigenen Erhaltung noch eine Rente bringen mußten und brachten.

Die im Jahre 1858 tagende 4. Elbstromschiffahrtskommission fand übrigens auch nach anderer Richtung eine sehr veränderte Situation vor: der Sundzoll war aufgehoben, dadurch im wesentlichen die Oder freigegeben, die Weserzölle waren abgelöst, dadurch auch dieser Rival der Elbe von Abgaben befreit.

Vor allem aber machte sich doch immer einschneidender auf den Elbverkehr die durch den Dampfbetrieb hervorgerufene wirtschaftliche Umwälzung geltend, die in der stetig zunehmenden Inanspruchnahme der Eisenbahnen als Verkehrsmittel zu Tage trat. Diesem gegenüber hätte die Elbschiffahrt ihren Platz nur zu behaupten vermocht durch Erhöhung ihrer eignen Leistungsfähigkeit, vornehmlich also durch unverzügliche Überführung der Dampfkraft in ihren eigenen Betrieb. Das geschah aber nur ganz langsam und zögernd — vielleicht allerdings infolge der noch immer mangelhaften Beschaffenheit der Fahrstraße. Diese wiederum konnte nur in genügendem Maße verbessert werden, wenn, wie die Eisenbahnen, das Verkehrsmittel selbst durch stetige Erhöhung der Leistungsfähigkeit die Mittel

Digitized by Google

beschafft hätte. Das schien aber den Interessenten ausgeschlossen, so wurde angeführt: Die Zölle seien zu hoch. Eine wundersame Verwechslung von Ursache und Wirkung! Nicht die Zölle waren zu hoch, sondern die Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels gegenüber seinen Rivalen war zu gering.

Und diese Leistungsfähigkeit sank unter dem Einfluß der Konkurrenz anstatt mit ihr zuzunehmen. So mußten sich allerdings die Elbzölle prozentual immer höher auf die sinkenden Warenpreise und Schiffsfrachten wirksam machen und damit stetigen Rückgang des Schiffsverkehrs herbeiführen.

Hier rächte sich nun die Vernachlässigung des wirtschaftlichen Grundsatzes der Leistung und Gegenleistung, Festsetzung der Höhe der Abgaben auf Grund der Höhe der Ausgaben. So mußte, um ferneres Bestehen zu ermöglichen, die staatliche Hilfe in immer höherem Maße in Anspruch genommen werden.

Und trotzdem zogen die Prag-Dresdner und die Berlin-Hamburger Eisenbahnen mit ihren immer mehr sich verzweigenden Netzen; ihrem immer mehr sich vervollkommnenden Betriebe in immer steigendem Maße den Verkehr von der schwerfälligen, unsicheren Schiffsbeförderung ab, um so mehr, als der vorher ziemlich schwer auf dem Landtransport lastende preußische Durchfuhrzoll 1851 wesentlich ermäßigt wurde — 1861 wurde derselbe ganz abgeschafft.

Thatsächlich ging damals zweifelsohne das gesamte Schiffstransportwesen durch das Stadium einer anhaltenden Krisis, die auf der Bahn freier Konkurrenz sehr wahrscheinlich einen ähnlichen Gang genommen haben würde, wie die englische Kanalschiffahrt. Hier aber erwies sich der unablässige Appell an die Staatshilfe wirksam, um so mehr, als er mit allen Mitteln seitens der Interessenten durchgeführt wurde.

Ward doch sogar in Hinweis auf den Wiener Kongreß die Intervention des Auslandes angerufen! Sodann aber fand dieser Appell einen starken Stützpunkt in der öffentlichen Meinung.

So skeptisch man nun auch derartigen Äußerungen der sog. öffentlichen Meinung gegenüber stehen mag, kein Zweifel, daß zu jener Zeit thatsächlich eine allgemeine Stimmung für vollständige Aufhebung der Flußzölle vorhanden war, sicherlich nicht zum wenigsten als Reaktion gegen die jahrhundertelange Bedrückung durch überhohe Abgaben — nahmen doch in Preußen bald auch beide Landtage eine befürwortende Stellung zu dieser Frage ein.

Digitized by Google

So war es nur natürlich, daß der Verlauf der Verhandlungen dieser Kommission den Charakter einer großartigen Debatte über die den Wasserstraßen drohende überlegene Konkurrenz der Eisenbahn annahm.

Der Vorkämpfer in diesem Interessenstreit war das am meisten interessierte Hamburg, welches im Hinblick auf die großartige Entwicklung des allen Konkurrenten gemeinsamen Eisenbahntransports sich des hohen Vorteils einer verbilligten und verbesserten Wasserstraße gegenüber seinen Rivalen sehr wohl bewußt war, daher die Veränderung der Situation kräftig ausnutzte, um unter Aufruf zum Schutz der bedrohten Elbschiffahrt, des darniederliegenden Schiffergewerbes, der neugebildeten Dampfschiffahrtsaktiengesellschaften die Ablösung der Elbzölle zu beantragen, wenn auch gleich unter dem Vorbehalt, daß im Fall einer Nichtbewilligung dieses seines Antrages bedeutende Elbzollermäßigungen gewährt werden sollten. Diese Anträge wurden durch Aufweisung einer Statistik unterstützt, nach welcher der Güterverkehr der Eisenbahn nach Hamburg von 1851—1857 um 268 %, der der Elbschiffahrt nur um 37,6 % gestiegen sei, und daraus abgeleitet, „daß der Elbschiffahrt von der Gesamtsteigerung des Güterverkehrs nicht entfernt der verhältnismäßige Anteil zugefallen sei, welchen die Eisenbahn gehabt habe." Aber in allen Darlegungen wurde erklärlicherweise die Betonung des Verhältnisses von Tarif und Instandhaltung der Wasserstraße unberührt gelassen.

Auch die anderen interessierten Staaten, welche größere Aufwendungen im Interesse der Schiffahrt gemacht, als die Erträgnisse aus den Elbzöllen ihnen gebracht hatten, schnitten die Frage der Schiffartsabgabe unter diesem Gesichtspunkte nicht an.

Von Seiten der Vertreter Hannovers und Mecklenburgs wurden zwar geringe, doch widerrufbare Erleichterungen zugestanden, aber der principielle Standpunkt ihrer Regierungen betont, in diesen Konkurrenzkampf zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen nicht einzugreifen. Sie bestritten die Pflicht des Staates, Aktiengesellschaften, die sich verspekuliert hätten, zu helfen, sie bestritten ferner den Niedergang des Schiffergewerbes, führten vielmehr als Grund für den Rückgang der Elbschiffahrt die Unsicherheit der Verfrachtung infolge der in den letzten Jahren anhaltenden niedrigen Wasserstände der Elbe, vorwiegend aber der mangelhaften Beschaffenheit des Stromlaufs in Sachsen und Preußen, im Gegensatz hierzu aber die höhere Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen als Ursache der Erfolge dieser an.

Sie führten aus, daß Schiffahrt so wenig als Eisenbahnen ihren Zweck

Digitized by Google

in sich selber trügen; beide seien Mittel, die im Dienste des Handels und der Produktion in ihrem Interesse gefördert werden müßten; für das Gedeihen des Handels sei das Ergehen der Eisenbahnen nicht minder wichtig als die Blüte des Schiffahrtsverkehrs, daher beide in gleicher Weise die Fürsorge des Staates bedürften; ihre Regierungen könnten sich daher nicht dazu verstehen, Vorteile, welche der Transport der Güter auf den Eisenbahnen darbiete, durch Zollermäßigungen zum Besten der Schiffahrt auszugleichen. Die Eisenbahnen seien aber leistungsfähiger — das wird eingehend ausgeführt — daher sei es nicht verwunderlich, daß ihnen der Verkehr sich zuwende. Im übrigen habe unter der außerordentlichen Steigerung des Eisenbahnverkehrs auch der auf der Elbe zugenommen, wie die Güterbewegung auf dem Strome bei Wittenberge darthue, die von 1846 bis 1856 von circa 8 Millionen Centner auf 12 ½ Millionen, mithin um mehr als 50 % gestiegen sei.

Aber auch von dieser Seite wurde erklärlicherweise unterlassen, die Abgabenfrage auf rein wirtschaftlicher Grundlage aufzurollen.

Es standen sich hier eben sehr verschiedene Interessen gegenüber. Hielten jene Staaten die Rückwirkung der Verbilligung des Elbverkehrs auf ihre finanzielle Allgemeinlage für bedeutend genug, um pekuniäre Opfer zu bringen, so waren derartige Gründe für die an einem steigenden Elbverkehr weniger interessierten Staaten nicht maßgebend, vielmehr stand für Hannover die Entwicklung seiner Staatseisenbahn, für Mecklenburg die Ergiebigkeit seiner Landtransitzölle im Vordergrund.

Da so beide Parteien, wenn auch aus verschiedenen Gründen, vermieden, den wirtschaftlichen Standpunkt als Ausgangspunkt zu wählen, von dem aus eine Einigung vielleicht zu erzielen gewesen wäre, so wurde eine solche nicht erreicht, die Verhandlungen wurden nach langen Debatten abgebrochen. Die Kommission verlief resultatlos.

Dagegen führte die 5. Elbschiffahrts-Kommission, welche einige Jahre später — 1863 — tagte, nunmehr allerdings mit nicht unbedeutenden pekuniären Zugeständnissen seitens der interessierten Elbuferstaaten an Hannover, Mecklenburg, Anhalt und Dänemark zu einer Erhebung der Elbzölle an einer Stelle in Wittenberge, wodurch faktisch die oberhalb dieser Hebestelle gelegenen Flußstrecken Österreichs, Sachsens und Preußens abgabenfrei wurden, sodann zu einer namhaften Herabsetzung aller Zollsätze, welche auf 3 Zollklassen von 16 bezw. 8 bezw. 2 Silberpfennigen für den Centner ermäßigt wurden.

Digitized by Google

Sodann wurde über eine Besserung der Fahrstraße berathen. Diese bot trotz mannigfacher Arbeiten noch immer Anlaß zu Beschwerden.

So stellte die später im Jahre 1869 ausgeführte Bereisung einer Elbstrom-Schaukommission u. a. fest, daß die im Jahre 1844 vereinbarte Tauchtiefe noch an 199 Stellen des Stromes nicht erreicht worden war, andererseits anerkannte eine Schaukommission von 1873 eine bedeutende, überall erkennbare Verbesserung der Fahrstraße, empfahl jedoch eine weitere Einschränkung der Profilbreite, welche auch in den bereits korrigierten Strecken noch vorkommende große Kies- und Sandfelder zu beseitigen imstande sein wird.

Es war den politischen Ereignissen vorbehalten, eine grundsätzliche Befreiung des Elbverkehrs von Zöllen durch die Norddeutsche Bundesgesetzgebung (Artikel 54 der Verfassung) einzuleiten, doch erst am 11. Juni 1870 (Bundesgesetzblatt S. 416) trat nach Zahlung bedeutender Abfindungssummen an Anhalt und besonders an Mecklenburg die Aufhebung der Elbzölle ein und wurde durch Vertrag mit Österreich am 22. Juni desselben Jahres bestätigt.

Danach dürfen vom 1. Juli 1870 auf der Elbe von den Schiffen und deren Ladungen, sowie von Flößen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, welche zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden.

Endlich wurde am 1. Januar 1882 die bis dahin ausländische Unterelbe dem Zollgebiet einverleibt und damit der schiffbare Strom auch nach dieser Richtung hin ein einheitliches Ganze.

Zusammengefaßt entrollt uns die vorstehende knappe Skizze dieser rund ein Jahrtausend umfassenden geschichtlichen Entwicklung folgendes Bild:

Nach dem Sachsenspiegel „Der Fluß ist des Reiches Straße" war die Schiffahrt frei.

Doch finden wir schon vom 10. Jahrhundert an unter dem Einfluß des wirtschaftlich sich entwickelnden Lebens die Erhebung von Abgaben zunächst nur laut königlicher Gewalt, also durch den höchsten Machthaber, später vom 12. Jahrhundert an eine Übertragung des Rechts dieser Abgabenerhebung an einzelne Fürsten und Städte — aber hier wie dort ohne die Verpflichtung einer Gegenleistung hinsichtlich der Erhaltung der Fahrstraße.

Der wachsende Verkehr veranlaßte im Lauf der folgenden Jahrhunderte, teils aber gewiß auch schon vorher, die Geltendmachung der Re-

Digitized by Google

galitätsrechte der Fürsten, weiterhin vielfach die Anmaßung einer Fülle von Einzelrechten von Fürsten und Städten, insgesamt darauf gerichtet, möglichst hohe Abgaben zu erheben — eine Gegenleistung durch Verbesserung und Instandhaltung des Schiffahrtsweges besteht auch jetzt noch nicht, auch erhellt aus einer Reihe von Nachrichten, daß der Strom im wesentlichen sich selbst überlassen blieb.

Wir sehen bis in das 17. Jahrhundert und hier vornehmlich unter den rechtsauflösenden Wirkungen des 30jährigen Krieges die Erhebung von Elbzöllen bis zur mißbräuchlichen Höhe und wir sehen diesen Zustand in argem Mißverhältnis zu dem Drängen nach wirtschaftlicher Entwicklung noch im 18. Jahrhundert anhalten.

Erst der Eingriff von französischer Seite leitet Wandel ein, stellt wirtschaftliche Grundsätze auf, welche, den naturrechtlichen Auffassungen entsprechend, später im Wiener Traktat zum Ausdruck gelangen: die der Leistung von Seiten des Staates, der Gegenleistung von Seiten der Interessenten, denn überall hatte nunmehr der Staat die Pflicht der Instandhaltung des Stromes als Schiffahrtsweg übernommen.

Fast von derselben Zeit an sehen wir aber auch die Reaktionsbewegung einsetzen.

Der Handel, allgemach sich entwickelnd und erstarkend, beginnt durch seine Vertreter dieses Verhältnis in umgekehrter Richtung zu verschieben.

In unabläßigem Drängen fordert er einerseits Steigerung der staatlichen Leistungen zur Verbesserung der Fahrstraße, zu gleicher Zeit Herabsetzung der eigenen Leistungen, d. h. der von ihm für die Benutzung dieser Fahrstraße zu entrichtenden Zölle.

Ein kühnes Unterfangen, aber es gelang, wenn auch nur Schritt für Schritt.

Schon im Laufe der Mitte des letzten Jahrhunderts sehen wir ein Mißverhältnis zwischen Ausgaben und Einnahmen in dem Flußbudget eines Teils der Staaten, damit ein Aufgeben des wirtschaftlichen Standpunktes in der Verwaltung dieses Verkehrsmittels.

Das Auftreten der Eisenbahnen, die zumal als zunächst private Unternehmungen auf die Innehaltung eines streng wirtschaftlichen Standpunktes angewiesen waren, brachte keinen Wandel, sondern wurde umgekehrt

Digitized by Google

benutzt, eine Verpflichtung für den Staat zu konstruieren, die Schiffahrt durch weitere Herabsetzung der Elbzölle konkurrenzfähig zu erhalten.

Von dem Gesichtspunkt der Rentabilität abgesehen, wurde durch die endliche Befreiung von allen Abgaben im Jahre 1870 seitens des Staates der im Wiener Traktat aufgestellte strikte Grundsatz von Leistung und Gegenleistung, damit Innehaltung eines wirtschaftlichen Standpunktes definitiv aufgegeben. Die Leistungen wurden von den Schultern der Interessenten voll umfänglich auf die des Staates abgewälzt.

Wie bedeutend diese Leistungen der einzelnen Staaten innerhalb der letzten 30 Jahre (1871—1900) für die schiffbaren Strecken der Elbe und ihrer Nebenflüsse gewesen sind und sich fortlaufend im jährlichen Durchschnitt gestalten, werden die folgenden Kapitel darthun.

Tabelle 1.

Die Roheinnahme[1] der Hannoverschen Elbzölle auf der Oberelbe betrug:

im Jahre	1845/46	361 274	Thlr.,
	1846/47	296 433	„
	1847/48	233 875	„
	1848/49	297 666	„
	1849/50	190 613	„
	1850/51	173 574	„

Der Reinertrag des Hannoverschen Brunshauser-(Stader) Zolls (Unterelbe) betrug:

im Jahre	1841/42	250 040	Thlr.,
	1842/43	238 601	„
	1843/44	229 718	„
	1844/45	193 158	„
	1845/46	142 654	„
	1846/47	119 251	„
	1847/48	140 231	„
	1848/49	102 714	„
	1849/50	180 657	„

[1] Aus „Hannovers Staatshaushalt" von W. Lehzen. Hannover 1853.

Digitized by Google

Tabelle 2 [1].

Die Roheinnahmen aus den Oberelbischen Zöllen betrugen:

	1845		1850	
für Österreich	17 900	Thlr.,	13 900	Thlr.,
„ Sachsen	27 000	„	21 500	„
„ Preußen	118 300	„	73 500	„
„ Anhalt	32 200	„	22 200	„
„ Hannover	359 200	„	204 900	„
„ Mecklenburg	258 700	„	148 100	„
„ Lauenburg	118 300	„	69 000	„
	931 600	Thlr.	553 100	Thlr.

[1] Aus: „Die deutschen Ströme" von v. Meidinger 1854. Leipzig bei Fleischer.

Digitized by Google

Tabelle 3[1].

Übersicht über die Erträge der Elbzölle, des Stader Zolls und der verwendeten Kosten für Bauten am und

	Beim Elbzollamt zu Wittenberge passierte Warenquanta, reduziert auf Normalzoll.	Einnahme von den oberelbischen Zöllen, dem Stader Zoll und den Tran-						
		Österreich Oberelbzoll	Preußen Oberelbzoll	Sachsen Oberelbzoll	Anhalt Oberelbzoll	Hannover		
						Oberelbzoll	Stader Zoll	Zusammen
	Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1850	1 787 547	13 897	73 462	21 510	22 188	190 613	201 343	391 956
1851	1 364 492	—	58 878	17 439	18 886	173 574	211 886	385 460
1852	1 570 247	—	58 942	16 927	18 924	164 609	223 903	388 512
1853	1 358 067	—	53 841	14 525	(20 000)	158 480	216 268	374 748
1854	1 522 357	—	47 161	11 726	(20 000)	166 030	215 566	381 596
1855	1 581 963	—	49 022	12 683	23 416	166 584	246 429	413 013
1856	1 609 150	—	52 926	13 515	22 565	186 765	274 661	461 426
1857	1 453 480	—	44 404	13 407	22 100	188 673	266 056	454 729
1850/57 zus.	12 274 303	13 897	438 636	121 732	168 079	1 395 328	1 856 112	3 251 440
Durchschnitt	1 534 288	1 737	54 829	15 216	21 010	174 416	232 014	406 430

Übersicht der zu Bauten am und im Elbstrom

Jahr	Österreich Uferlänge 54 283 Ruten	Preußen Uferlänge 175 314 Ruten	Sachsen Uferlänge 63 001 Ruten	Anhalt Uferlänge 29 434 Ruten
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1850	18 940	172 401	15 425	16 759
1851	35 218	109 791	6 340	10 586
1852	44 936	158 258	72 539	15 335
1853	38 567	103 975	25 228	25 203
1854	46 344	123 206	16 234	19 154
1855	41 746	96 270	36 748	16 433
1856	111 256	91 710	30 289	21 917
1857	87 538	86 425	31 399	25 361
zusammen	424 542	942 036	234 202	150 748
Durchschnitt	53 068	117 754	29 275	18 843

Jährliche Durchschnittssummen der im Vergleich zu den Einnahmen den Jahren

		Österreich	Preußen	Sachsen
Durchschnitt 1850/57 innerhalb 8 Jahren	Einnahmen der oberelbischen Zölle	1 737	54 829	15 216
	Ausgabe für Bauten	53 068	117 754	29 275
	Mehrausgabe	51 331	62 925	14 059
	Mehreinnahme	—	—	—

[1] Aus: Die Elbzölle, Aktenstücke und Nachweise 1850, Leipzig bei Brockhaus.

Tabelle 3.

Transitozölle auf der Berlin-Hamburger-Eisenbahn, sowie über die im Elbstrome in den Jahren 1850—1857.

Transitozöllen auf der Berlin-Hamburger-Eisenbahn in Preußischen Thalern.

Mecklenburg			Dänemark (Lauenburg)			Bergedorf			Total
Oberelbzoll Thlr.	Eisenbahn-Transitozoll Thlr.	Zusammen Thlr.	Oberelbzoll Thlr.	Eisenbahn-Transitozoll Thlr.	Zusammen Thlr.	Elbzinger-zoll Thlr.	Eisenbahn-Transitozoll Thlr.	Zusammen Thlr.	Thlr.
147 457	90 080	237 537	69 003	60 487	129 490	13 951	13 608	27 559	917 599
114 241	103 433	217 674	53 452	73 353	126 805	13 676	16 350	30 026	855 168
120 029	123 717	243 746	56 132	108 440	164 572	4 438	22 313	26 751	918 374
111 637	132 184	243 821	52 306	123 492	175 798	3 192	25 433	28 625	911 358
125 275	156 308	281 583	58 158	147 954	206 112	3 333	33 338	36 671	984 849
127 917	163 980	291 897	61 432	162 644	224 076	3 724	34 294	38 018	1052125
130 614	198 555	329 169	61 162	191 990	253 152	3 936	40 164	44 100	1176853
119 077	211 022	330 099	56 832	105 376	162 208	2 406	41 739	44 145	1071092
996 247	1 179 279	2 175 526	468 477	973 736	1 422 213	48 656	227 239	275 895	7887418
124 531	147 410	271 941	58 560	121 717	180 277	6 082	28 405	34 487	985927

verwendeten Kosten in den Jahren 1850—57.

Hannover Uferlänge 51 830 Ruten Thlr.	Mecklenburg Uferlänge 6 203 Ruten Thlr.	Dänemark Uferlänge 5 936 Ruten Thlr.	Bergedorf Uferlänge 5794 Ruten Thlr.	Hamburg Uferlänge 13 794 Ruten Thlr.	Total Uferlänge 405 889 Ruten Thlr.
40 524	17 789	7 583	5 441	48 491	343 353
29 161	5 238	6 708	1 638	79 674	284 354
39 692	9 598	6 600	1 970	95 942	444 870
37 670	9 319	9 203	16 327	88 287	353 779
31 325	5 043	3 535	11 946	135 041	391 828
28 051	5 126	2 859	2 908	120 191	350 332
41 996	14 110	2 348	4 968	126 596	445 190
36 106	11 638	2 355	8 192	131 081	420 092
284 525	77 861	41 191	53 390	825 303	3 033 798
35 566	9 733	5 149	6 674	103 163	379 225

der oberelbischen Zölle für die Elbbauten verausgabten Beträge in 1850—1857.

Anhalt	Hannover	Mecklenburg	Dänemark	Bergedorf	Hamburg	Total
21 010	174 416	124 531	58 560	6 082	—	456 381
18 843	35 566	9 733	5 149	6 674	103 163	379 225
—	—	—	—	592	103 163	—
2 167	138 850	114 798	53 411	—	—	77 156

Digitized by Google

Bauten und Aufwendungen

im Interesse der Schiffahrt der Binnenelbe und ihrer Nebenflüsse innerhalb der Jahre 1871 bis 1900[1].

Die Elbe und Moldau mit ihren Häfen in Österreich.

Ungefähr bei Beginn des letzten Viertels ihres über 400 km langen Laufes innerhalb Böhmens erhält die Elbe bei der Stadt Melnik den Zufluß der Moldau und wird von da ab schiffbar. Die Elbe hat hier eine Breite von 104 m und ein mittleres Gefälle von 1 : 3714, während die Länge ihres schiffbaren Laufes in Böhmen 105,8 km beträgt.

Die Moldau übertrifft bei ihrer Einmündung die Elbe an Wasserreichtum und Umfang des Stromgebiets — 28 137 qkm gegen 13 689 qkm — sowie an Umfang des zurückgelegten Laufes — 452 km gegen 309 km. Zuerst heftig dahinströmend, erweitert sie sich bei Budweis und zieht von da an in ruhigem Laufe durch breite Thäler, nunmehr schiffbar geworden, dem Elbstrom zu, nachdem sie rechtsseitig die Buschwitz und Sazawa, linksseitig die Wottawa und Bernau in sich aufgenommen hat.

Schon von den ältesten Zeiten her ist auf beiden Flußstrecken nachweislich Schiffahrt getrieben worden. Vornehmlich war es der Einfuhrtransport des dem Lande Böhmen mangelnden Salzes und umgekehrt der Ausfuhrtransport des reichen Überflusses an Holz, welche sich die Schiffahrt dienstbar machten. Ersteres kam teils stromaufwärts aus Sachsen anfangs allerdings auf Flößen, von 1595 jedoch auch auf Schiffen, teils ward es von den Salinen des österreichischen Salzkammerguts bis zur Moldau gebracht und von dort aus in das Innere des Landes befördert. Die Wich-

[1] Die innerhalb des Textes dieser Ausführungen aufgeführten Zahlen für Aufwendungen im Interesse der Schiffahrt sind in die jedem Teil angeschlossenen Berechnungen nicht mit aufgenommen, sondern diese Zahlen stammen fast ausschließlich von Aufwendungen vor 1871.

Digitized by Google

tigkeit dieser Transporte hat nicht unwesentlich auf die Durchführung der Schiffbarmachung bezw. der Verbesserung der Fahrbahnen eingewirkt. So sollen schon 1651 sächsische Schiffer bis Prag herangekommen sein, auch hat zu damaliger Zeit bereits eine Schiffahrtsverbindung zwischen Prag und Hamburg bestanden.

Aber auch oberhalb Prags wurde durch Sprengungen und Flußbetträumungen an der Herstellung einer Schiffahrtsstraße schon früh gearbeitet; so wurden bereits im Beginn des 18. Jahrhunderts in der Moldau Kammerschleusen gebaut; immerhin ist die Schiffahrt zwischen Budweis und Prag durch die Natur des Flußbetts sehr beengt, außerdem bieten die nur mit Flutrinnen versehenen Wehre im Weichbild der Stadt Prag der Schiffahrt ein erhebliches Hindernis. Hier wird allerdings eine Änderung durchgeführt.

Noch in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts konnte die Schiffahrt auf der gesamten Moldau überhaupt nur bei höheren Wasserständen betrieben werden, während sie bei Niederwasserstand auf die Elbe beschränkt blieb.

Es dürfte von historischem Interesse sein, daß die noch in der neuesten Zeit geplante Kanalverbindung zwischen Moldau und Donau, die übrigens durch den fürstlich Schwarzenbergschen Schwemmkanal in den Jahren 1787—1789 hergestellt war, bereits im Jahre 1626 angeregt war, daß sie ernstlich im Jahre 1819 von neuem ins Auge gefaßt wurde und damals nur an einem Gutachten des Professors Gerstner scheiterte, welches sich anstatt einer Wasserverbindung für eine solche durch Pferdebahn von Linz nach Budweis aussprach.

Von Beginn der vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts wurden auf der Elbe größere Regulierungen durch Baggerungen und durch Festlegung einer genügend tiefen Fahrstraße vermittels Parallelwerken und Uferschutzbauten — diese erreichten bis 1849 den Umfang von 17307 Klaftern — durchgeführt, sowie Hafen- und Umschlagplätze errichtet, auch die Wehre bei Berkowitz, Raudnitz, Leitmeritz abgebrochen.

Immerhin waren alle diese Bauten nicht hinreichend wirksam, und es wurde daher 1850 mit planmäßigen Regulierungen begonnen, die allein von 1850—1853 3878 Klafter umfaßten. Auch wurden Einengungen längerer Stromstrecken zwecks besserer Zusammenfassung der Wasserkraft durchgeführt.

So wurde besonders die Strecke unterhalb Aussigs gebessert, die allerdings noch jetzt einige Flußstellen aufweist, an deren Vertiefung durch Baggern und Steineheben fortgesetzt gearbeitet werden muß. Das sind die Herlitzer Ecke und die Furthen von Rongstock und Pömmerle.

An letzterer hält es bei kleinen Wasserständen schwer, die Fahrt auch

Digitized by Google

nur eines Schiffes zu ermöglichen, da dort neben den geringen Fahrwassertiefen zwei geschiebeführende Bäche einander gegenüber einmünden.

An beiden Flüssen waren am Ende des letzten Jahrhunderts nicht weniger als 156 667 m Ufer- und Parallelwerke verbaut, das machte im letzten Decennium auf 1 km Uferlänge 1561 Mark Kostenaufwand aus.

Die geringste Fahrwassertiefe der Elbe in Böhmen bei niedrigstem Wasserstande war noch in den neunziger Jahren auf 63 cm festgestellt, ein im Verhältnis zu dem sächsischen und oberen preußischen Elbstaaten noch nicht einmal schlechter Stand. Durchschnittlich war im Jahre 1894 die für die ganze Elbe erstrebte Normaltiefe von 0,94 m in Böhmen trotz der unablässigen nachdrücklichst betriebenen Regulierungsarbeiten an 37 Stellen noch nicht erreicht, mithin waren die Tiefenverhältnisse bei kleinstem Wasserstande noch keineswegs befriedigende.

Auch an der Moldau von Prag bis Melnik waren seit dem Jahre 1880 umfangreiche Regulierungsarbeiten im Gange mit dem Zweck, eine Breite von 30 m und eine Tiefe von 1,40 m bei Nullwasser (nach dem Karolinenthaler Pegel) zu erreichen. Die Durchführung dieser Arbeiten, vornehmlich in Herstellung von Konzentrierungswerken und ausgedehnten Baggerungen bestehend, hatte, an sich zwar erfolgreich, bedeutende Senkungen des Wasserspiegels, an verschiedenen Flußstellen bis 65 cm, zur Folge, welche jedoch auf den Wasserstand des oberen Flußlaufes nachteilig zurückwirkten.

So erschien auf diesem Wege die Erreichung der erstrebten Tiefe ausgeschlossen, und die Regierung faßte daher den Entschluß der Durchführung eines umfangreichen Kanalisierungsprojektes für die ganze Strecke Prag-Aussig, welches nunmehr begonnen ist.

Dasselbe besteht in der Anlegung von dreizehn niederlegbaren Stemmanlagen mit Schiffsdurchlässen von wenigstens 30 m Breite unter Festhaltung des Flußbetts der Moldau sowohl wie der Elbe. Die Minimaltiefe der kanalisierten Flüsse ist auf 2,10 m in Aussicht genommen, die sämtlichen Schleusenverhältnisse sind derartig berechnet, daß die größeren Elbkähne von 60—70 m Länge und 10 m Breite, welche bei einem Tiefgange von 1,70—1,80 m eine Tragfähigkeit von 700 Tonnen besitzen, von Aussig aufwärts bis Prag durchweg in vollbeladenem Zustande passieren können. Die Haltungen zwischen den verschiedenen Schleusen haben Längen von rund 4—13,5 km, die meisten zwischen 6 und 9 km.

Die Überwältigung des Gefälles, das auf den Moldaustrecken 25,18 m, auf den Elbstrecken 16,10 m beträgt, durch eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Staustufen wird dadurch ermöglicht, daß bei den einzelnen Staustufen, besonders der Moldau, längere Schleusenkanäle ausgeführt werden, in deren

Digitized by Google

unterem Ende sich die Schleusenanlagen befinden. So werden schwierige Flußstellen und stärkere lokale Gefälle umgangen, und der überwiegende Teil des Gesamtgefälles wird durch die Schleusenanlagen aufgehoben.

Von den 13 Staustufen — 6 auf der Moldau, 7 auf der Elbe — sind, wie die nachfolgende Berechnung ausweist, 4 bereits fertig gestellt worden. Die Gesamtkosten des Werks, an dessen Fortführung emsig weiter gearbeitet wird, sind von der Regierung auf 12 950 000 Gulden veranschlagt, von welcher Summe ein Drittel das Land Böhmen zu tragen sich verpflichtet hat. Man berechnet auf Grund eines zu erwartenden Verkehrs von 1 3/4 Millionen Tonnen eine Rentabilität von 3 1/2 %, da natürlich nach Fertigstellung der Staustufen auf der kanalisierten Moldau-Elbstrecke Prag-Aussig Abgaben erhoben werden sollen.

Von einer Kanalisierung unterhalb Aussigs wird neben pekuniären Gründen schon im Hinblick auf die wesentlich bessere Fahrwassertiefe Abstand genommen, zumal der kanalisierte Fluß den bedeutenden Elbverkehr stromabwärts kaum würde bewältigen können, da ja dann alle Fahrzeuge geschleppt werden müßten, die Schiffahrt also nicht mehr wie derzeit frei von allen Hindernissen dahinfahren könnte. Allerdings werden nach kompetentem Urteil dann noch einige Flußbettvertiefungen und Konzentrierungen auf dieser Strecke durchgeführt werden müssen.

An der Moldau befinden sich die Hafenplätze von Holeschowitz mit einer Fläche von 80 ha und 1360 m Kaiufer, ferner mit einem direkt an den Hafen anschließenden 700 m langen Umschlagufer und von Karolinenthal mit einem Flächenraum von 21 ha und zur Zeit 590 m Kaiufer. Im Bau ist hier ferner ein 400 m langes Kai, welches Anschluß an die österreichische Nordwestbahn gewähren wird.

Holeschowitz ist zur Zeit noch lediglich Winterschutzhafen gegen die größten Hochwasser der Moldau, wird aber im Anschluß an die Kanalisierung der Moldau-Elbstrecke als Verkehrshafen ausgestattet und durch eine Verbindungsschleppbahn an die österreichisch-ungarische Staatsbahn (Station Holeschowitz-Bubna) angeschlossen werden.

Nächstdem sieht der Floßhafen auf der Kaiserwiese unmittelbar oberhalb Prag seiner Vollendung entgegen. Derselbe mit einer Fläche von 140 ha soll nicht nur mehr zur Bergung der Flöße gegen Hochwasser dienen, sondern ist auch für Zwecke der Schiffahrt in Aussicht genommen; er wird als solcher 4400 m Kaiufer und Bahnverbindung der Umschlagsufer mit österreichisch-ungarischen Staatsbahnen bieten.

Auf der Elbstrecke innerhalb Böhmens sind die beiden Hafenplätze Aussig und Rosawitz, von denen der erstere von ausschlag-

Digitized by Google

gebender Bedeutung für den ganzen böhmischen Schiffsverkehr ist, vornehmlich insofern er sich zum Hauptumschlagspunkt der böhmischen Braunkohlen[1] von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zur Elbe herausgebildet hat.

Der Verkehr hat sich hier außerordentlich entwickelt.

So hat Aussig zwei Häfen, einen älteren mit einer Fläche von 93,4 ha und einen neueren mit einer solchen von 49,7 ha; dieser, erst in den Jahren 1889—1891 erbaut, kann 120 Schiffen Unterhalt gewähren. Beide Häfen haben insgesamt 6050 m lange Ladeplätze und bieten Eisenbahnverbindung.

Solche gewährt auch der Hafen von Rosawitz, der bei 750 m langen Ladeplätzen einen Flächenraum von 89,3 ha hat.

Im ganzen können von Aussig abwärts bis zur sächsischen Grenze 350 Fahrzeuge überwintern, aber auch oberhalb Aussigs finden solche an vielen Stellen Schutz gegen Hochwasser und Winterunbill. Das ist insofern wichtig, als viele Schiffe mit dem schwindenden Herbst die böhmischen Plätze aufsuchen, um dort im Frühjahr, sobald der Strom gestattet, mit Ladung thalab zu fahren. Dadurch büßt allerdings ein großer Teil der früher viel benutzten Winterhäfen und Winterliegeplätze besonders der oberen preußischen Elbe an Verkehr und damit an Wert ein.

An Lösch- und Ladeplätzen bieten der Schiffahrt außer denen der erwähnten Hafenanlagen im ganzen 18 Elborte Böhmens insgesamt rund 8000 m Länge an Kais 2c., auch haben 7 Orte Lade- bezw. Landebrücken.

Die bedeutendsten dieser Ladeplätze sind Schönpriesen mit 1400 m und Laube mit 2400 m Anlagen, beide haben Eisenbahnverbindung, letzterer verfügt auch über die modernen Einrichtungen zur Bewältigung des Verkehrs, so Maschinenkrahne, Elevator 2c.

Aufwendungen seitens des österreichischen Staates im Interesse der Schiffahrt der Moldau und Elbe[2].

1. Einmalige innerhalb der Jahre 1871 bis 1900.

A. An der Moldau

a) Für Regulierungs- und Räumungsarbeiten

bei Lieben	225 220	fl.,
bei Roztock-Wranan-Luzec . . .	116 586	„
bei Lieben, Podhor, Ruzek u. a. O.	775 145	„
bei Troja	164 954	„
bei Mlcehost, Dolau, Zalow . .	137 453	„
bei Mühlhausen, Mirovic u. a. O.	66 274	„
	1 515 632	fl.

[1] Von dem thalab gehenden Gesamtauslandsverkehr 1900/1901 war 73,5 % Böhmische Braunkohle.

[2] Die vom österreichischen Staate für Zwecke der Landesmelioration in den

Digitized by Google

b) Für Wasserkrafteinlösungen.

Wasserwerk in Roztock . .	30 000 fl.,
Wasserkraft der Kaisermühle	77 000 „
Mühle in Vsteſtud . . .	7 000 „
	114 000 fl.

c) Für Häfen und Landungsplätze u. s. w.

Rekonstruktion des Karolinenthaler Hafens	418 222 fl.
Floßhafen auf der Kaiserwiese	1 500 000 „
Hafen in Holeschowitz	1 305 694 „
	3 223 916 fl.
Insgesamt an der Moldau	**4 853 548 fl.**
oder	8 251 032 Mark.

B. An der Elbe.

a) Für Regulierungs- und Räumungsarbeiten

bei Liboch, Rosenbloß, St. Adalbert u. a. O.	376 999 fl.,
bei Schwaden, Pömmerle, Rongstock . . .	211 092 „
bei Schreckenstein	154 072 „
bei Weißkirchen, Zidowitz, Pschura u. a. O. .	1 294 071 „
bei Laucken-Kresic	160 028 „
bei Raudnitz, Nestowitz, Tetschen u. a. O. .	554 624 „
	2 750 886 fl.

b) Für Wasserkrafteinlösungen.

Mühlen in Wegstädel, Libochowan, Chalositz u. a. O. 89 000 fl.

c) Für Häfen, Landungs- und Umschlagsplätze.

Ausgestaltung der Häfen Aussig und Rosawitz . . .	152 524 fl.,
Herstellung von Landungsplätzen in Leitmeritz u. a. O.	228 641 „
Herstellung von Umschlagsplätzen in Raudnitz, Melnik	59 660 „
	440 825 fl.
Insgesamt an der Elbe	**3 281 511 fl.**
oder	5 578 596 Mark.

Jahren von 1871 bis 1900 für die gleichen Streecken der Elbe und Moldau aufgewendeten Summen betragen 87 647 fl.

Digitized by Google

C. An beiden Flüssen gemeinsam für 4 bisher fertig gestellte Staustufen der Strecken Prag-Aussig (von 13 projektierten Staustufen).

Nr. 1 bei Troja	2 094 732	fl.
Nr. 2 bei Klecan	1 134 788	„
Nr. 3 bei Libsic	1 137 813	„
Nr. 4 bei Mirwic	1 360 700	„
	5 728 033	fl.[1]
oder	9 737 656	Mark.

Dazu der Bau eines Regierungsdampfers 21 000 fl.

Mithin einmalige Aufwendungen für beide Flüsse von 1871—1900 . . . . . 13 884 092 fl.

oder 23 602 956 Mark.

2. Laufende, d. h. Unterhaltungskosten im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich . . . . 220 000 fl.

oder 374 000 Mark.

Die Schiffahrt auf Moldau und Elbe ist frei.

Es werden nur Hafen- und Grundbenützungsgebühren erhoben.

Einnahmen des österreichischen Ärars aus diesen Gebühren im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich:

A. Moldauhäfen (Carolinenthal, Holeschowitz)	452	fl.
B. Elbhäfen[2] (Aussig, Rosawitz)	20 000	„
Insgesamt	20 452	fl.
oder	34 768	Mark.

Zusammengefaßt:

Einmalige Ausgaben 1871 bis 1900	13 884 092	fl.
oder	23 602 956	Mark.
Laufende Ausgaben jährlich . . .	220 000	fl.
oder	374 000	Mark.
Laufende Einnahmen jährlich . . .	20 452	fl.
oder	34 768	Mark.

Die Elbe mit ihren Häfen im Königreich Sachsen.

Der Strom hat in seinem Laufe durch das Königreich Sachsen eine Länge von 121,8 km und ein mittleres Gefälle von 1 : 3783.

[1] Betreffs dieser Summe sei darauf hingewiesen, daß sie sich nach Fertigstellung des Gesamtprojekts (13 Staustufen) verzinsen soll.

[2] Die Einnahmen der Elbhäfen sind seit den 70er Jahren um mehr als das Vierfache gestiegen. Die Erträge waren folgendermaßen: 1871 bis 1880 4600 fl., 1881 bis 1890 16 100 fl., 1891 bis 1900 20 900 fl.

Digitized by Google

Wie auf anderen Elbstrecken ist auch auf der innerhalb Sachsens schon vor Jahrhunderten Schiffahrt getrieben worden, trotzdem der Strom zwischen Tetschen und Dresden in argem, für die Schiffahrt im wesentlichen unzugänglichem Bette dahinfloß, daher der Verkehr zwischen Sachsen und Böhmen trotz der Schwierigkeiten der Gebirgspassage sich hauptsächlich zu Lande über den Nollendorfpaß vollzog.

Aber auch unterhalb Dresdens bot die Elbe, damals mehr oder weniger sich selbst unterlassen, infolge ihrer unregelmäßigen Gestaltung, sowie bedeutender Kiesbänke, in deren Gefolge Stromschnellen und Untiefen auftraten, der Schiffahrt nicht günstige Bahn.

Das änderte sich in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts infolge des Mandats, die Elbstromufer- und Dammordnung enthaltend, vom 7. August 1819 und der Elbschiffahrtsakte von 1821, indem nunmehr zur Ausführung umfangreicher Korrektionsbauten im Interesse der Schiffahrt geschritten wurde.

Diese bestanden in sogenannten Parallelwerken, deren in den zwanziger bis vierziger Jahren eine ganze Reihe angelegt wurden. Dieselben verteilten sich über den ganzen Lauf des Stromes. So war das erste derselben unterhalb Meißen gebaut worden, andere ober- und unterhalb des Königstein, oberhalb Dresden.

Die Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte vom Jahre 1844 gab auch in Sachsen erneuten Anstoß zur Besserung der Schiffahrtsverhältnisse. Es wurden in der Zeit von 1845 bis 1860 acht größere Regulierungswerke zur Ausführung gebracht und zwar bei Dresden, Meißen, Kopitz, ferner bei Loschwitz, Krossen, Riesa, Pieschen und Schöna. Im ganzen sind bis zum Jahre 1860 13222 m Parallelwerke mit einem Kostenaufwand von 751150 Mark hergestellt worden. Zu gleicher Zeit waren in Aufeinanderfolge 3 Dampfbagger, der erste von 1846 an in Thätigkeit, um unmittelbare Aufräumungsarbeiten im Fahrwasser vorzunehmen und die zu den Regulierungsarbeiten nötigen Kiesmassen zu beschaffen.

Die immer mehr sich steigernden Ansprüche an die Elbe als Wasserstraße stromauf- und -abwärts begründeten jedoch die Notwendigkeit eines umfassenden einheitlichen Gesamtplanes, einer systematischen Regulierung der Elbe im Interesse der Schiffahrt mit gesichertem Stromlauf und einer Tauchtiefe der Fahrzeuge von 0,94 m auch bei niedrigstem Sommerwasserstand.

Dieser Plan, welcher 1858—1860 durch die Wasserbaudirektion ausgearbeitet wurde, gelangte 1860 zur Vorlage.

Digitized by Google

Danach ergab sich eine Dreiteilung der Arbeiten.

Zunächst eine Korrektion des Stromschlauches bis zur Höhe der mittleren sogenannten vollschiffigen Wasserstände. Diese bezweckte eine systematische Einschränkung der Breite des Stroms auf 113 m. durch Bau von Parallelwerken in neue widerstandsfähige Ufer, sodann die Herstellung einer gleichmäßig starken Stromgeschwindigkeit, um weitere Sinkstoffablagerungen zu verhindern, endlich in Verbindung mit den übrigen Korrektionswerken die Gewährleistung einer gleichmäßigen Breite und ausreichenden Tiefe für mittlere Wasserstände.

Sodann die Ausbaggerung der im Strombette in übermäßiger Weise abgelagerten Sinkstoffe. Diese erstrebte die Herbeiführung der notwendigen Fahrtiefe an Stromstellen, welche Verflachungen ausgesetzt waren, sowie Lieferung des Herstellungsmaterials für die Einschränkungswerke durch Gewinnung der hierbei gewonnenen Kiesmassen.

Endlich die Sicherung der abrissigen Ufer als ein wesentliches Unterstützungsmittel der Stromregulierung unbeschadet der den Uferbesitzern nach dem Mandate vom 7. August 1819 obliegenden Pflichten der Instandhaltung.

Die Ausführung dieses im Jahre 1861 begonnenen Regulierungsplanes ist bis in die neueste Zeit ohne wesentliche Unterbrechung fortgeführt worden, und zwar wurden an neuen Stromkorrektionswerken hergestellt: von 1861—1870 48465 m mit einem Kostenaufwand von 2181340 Mark.

Daneben ist die Ausbaggerung vermittels nunmehr 4 Dampfbaggern gefördert worden und zwar wurden von 1861 bis Ende 1897 nicht weniger als 5195883 cbm Kies aus dem Strombett gehoben, wovon ungefähr drei Viertel auf die Stromkorrektionsbauten, der Rest auf die Räumung der Stromfahrbahn entfallen. Diese letztere ist aber nicht allein durch Baggern, sondern auch durch Herausheben von aus dem Grunde hervorragenden Steinen bewirkt werden. Das Steineheben wird mit leichten Fahrzeugen, auf denen sich die nötigen Vorkehrungen zum Aufsuchen und Heben der Steine befinden, ausgeführt; seit 1880 wird auch ein mit Dampfkraft betriebenes Taucherschiff hierzu benutzt.

Der Erfolg dieser Regulierungs- und Räumungsarbeiten besteht in erster Reihe in der nicht nur vorübergehenden, sondern anhaltenden Vertiefung des Fahrwassers.

Vor der durchgreifenden Regulierung sind im Strome zahlreiche und lange Strecken gewesen, in denen die geforderte Wassertiefe von 0,94 cm fehlte und zwar bis zum Betrage von 70 cm, dagegen giebt es aus dem

Digitized by Google

Jahre 1897 nur noch eine geringe Anzahl solcher Stellen und zwar in kurzer Ausdehnung und mit dem Höchstbetrage von nur 40 cm.

Das zeigt die folgende Tabelle.

An der geforderten Fahrwassertiefe von 94 cm bei kleinstem Wasserstande fehlten:	Anzahl und Länge der Stromstrecken			
	1842		1897	
	Anzahl	Länge	Anzahl	Länge
1. Von Schöna (Böhmische Grenze) bis Pillnitz (Fähre)				
bis zu 40 cm	34	4135 m	12	873 m
bis zu 70 cm	34	6870 m	—	—
2. Von Pillnitz bis Meißen (Straßenbrücke)				
bis zu 40 cm	23	3525 m	20	1579 m
bis zu 70 cm	5	1760 m	—	—
3. Von Meißen bis Kaitzsch (Preußische Grenze)				
bis zu 40 cm	21	3660 m	13	1446 m
bis zu 70 cm	16	11145 m	—	—

Somit hat durch die Regulierung eine durchgängige Zunahme der Fahrwassertiefen auf den Seichtstellen stattgefunden:

zwischen Schöna und Pillnitz um 40 cm,
„ Pillnitz und Meißen „ 20 „
„ Meißen und Kaitzsch „ 50 „

Gleichermaßen ist durch die Regulierung eine Verminderung der starken Gefälle im Flußlaufe bewirkt worden, indem zahlreiche und ausgedehnte Kiesbeger, welche sich quer über den Fluß zogen und besonders bei niedrigem Wasserstande einen ungleichen Abfluß verursachten, beseitigt worden sind. So haben die Stromstrecken mit schwachen Gefällen und ebenso die mit starken Gefällen in ihrer Ausdehnung abgenommen, dagegen die mit mittlerem Gefälle zugenommen, es ist also eine teilweise Ausgleichung der Gefälle eingetreten.

Die Beseitigung der großen Gefälle durch die Korrektion zog die Entfernung einer Anzahl von Schiffmühlen, die vielfach die Schiffahrt erschwerten, nach sich; sie wurden sämtlich abgelöst.

Ein weiterer Erfolg der Regulierung besteht in der Milderung zu scharfer Fahrwasserkrümmungen und Verbreiterung der Fahrrinne. Die engen Krümmungen mit übergroßen Tiefen bieten den

Digitized by Google

Nachteil, daß je größer die Tiefen in den Krümmungen sind, desto geringer diese auf den sogenannten Übergängen sich gestalten, sodann daß meist mit der Vergrößerung der Tiefen auch eine Verengerung der Fahrwasserrinne verbunden und das konkave Ufer vermehrten Angriffen ausgesetzt ist.

Es waren neben einer ganzen Reihe anderer besonders die Elbstrecken bei Heidenau, bei Wendischfähre und Hirschstein, deren Krümmungshalbmesser des Thalwegs durch die Regulierung verändert worden sind. So betrug bei ersterem der Krümmungshalbmesser 1856 165 m, jetzt 1000 m, während die an den letzteren beiden Orten von 180 m auf 770 bezüglich 700 m vergrößert worden sind. Diese Beseitigung der Krümmungen hat eine Verkürzung des Fahrwegs von insgesamt 729 m zur Folge gehabt.

In gleicher Weise hat auch die Verbreiterung der Fahrrinne zugenommen, so daß jetzt auch bei niedrigstem Wasserstand fast überall mindestens 30—40 m Fahrwasserbreite vorhanden sind, während früher vielfach Stromengen sich vorfanden, in denen ein gleichzeitiges Einlaufen zweier Schiffe nicht stattfinden konnte, wie u. a. aus der Bestimmung in Art. 18 der Übereinkunft der Elbuferstaaten vom 13. April 1844 hervorgeht, der das gleichzeitige Einlaufen zweier Schiffe in eine Stromenge verbot.

Eine sehr wesentliche Folge der Regulierung ist endlich eine Verbesserung der Eisverhältnisse. Eisversetzungen, welche früher häufig eintraten und Überschwemmungen, Uferabbrüche, Dammbrüche u. s. w. im Gefolge hatten, auch die im freien Strom eingewinterten Schiffe arg gefährdeten, sind in neuerer Zeit nicht mehr vorgekommen, da das sich bildende Treibeis infolge des geregelten Flußlaufes jetzt nicht mehr so leicht stehen bleiben kann, aber auch eine feste Eisdecke bei ihrer Auflösung infolge mittleren Wetters schon bei mäßigem Wasserwuchse leichter in Abgang kommt.

Die zu jetziger Zeit vorgenommenen Regulierungsarbeiten innerhalb des Königreichs Sachsen sind vornehmlich darauf gerichtet, die Niederwassermenge möglichst zusammenzufassen, um die vereinbarte Fahrwassertiefe von 94 cm auch an den sogenannten Übergängen, deren es doch noch immer einige mit nicht ausreichender Tiefe giebt, zu erreichen.

Hier gilt es den Rücksichten auf die verschiedenen Gefälle des Stromes Rechnung zu tragen durch Herstellung von Niederwassernormalprofilen, wie solche bei Rathen, bei Birkwitz und Dresden bereits mit Erfolg hergestellt worden sind und zwar in Verbindung mit Parallelwerken einmal durch Baggerungen, wo es an der erforderlichen Tiefe fehlt, sodann durch Stein-

Digitized by Google

oder Kiesschüttungen in Form von Kopf- und Grundschwellen, wo eine Einschränkung des Profils notwendig erscheint.

Eine Kanalisierung der sächsischen Elbe im Anschluß und analog der in Österreich zur Durchführung gelangenden Moldau-Elbekanalisierung wird von kompetenter Seite nicht geplant, da der Vorteil der Erreichung einer geringfügigen Mehrtiefe in keinem Verhältnis zu dem Kostenaufwand stehen würde, welcher vermutlich hoch durch entsprechend hohe Schiffsabgaben verzinst werden müßte.

Die Hafenplätze auf der sächsischen Elbstrecke sind nur zum Teil Verkehrs- und Winterhäfen, zum größern Teil sind sie Schiffsliegestellen, die durch Buhnen gegen das Eindringen des Eises geschützt sind und deshalb im Winter von Schiffen, die in einem sichern Hafen nicht haben unterkommen können, aufgesucht werden. Diese Liegestellen sind dementsprechend auch nicht künstliche Anlagen, sondern Teile des natürlichen Strombetts, welche im wesentlichen zur Herstellung einer gewissen Tiefe ausgebaggert werden, daher nur geringer Unterhaltungskosten bedürfen.

Die Gebühren in den sächsischen Elbhäfen werden nach der „Hafen- und Uferordnung für die Verkehrs- und Winterhäfen, sowie eisenbahnfiskalischen Elbumschlagsplätze in Dresden" vom 1. März 1896 und einem „Nachtrag" vom 1. Februar 1897 erhoben.

Danach sind einmal die Winterliegegebühren entsprechend der Tragfähigkeit des Fahrzeugs entweder für die ganze Überwinterung vom 1. November bis 31. März, oder für tageweise Benutzung zu etwas höheren Sätzen, sodann Ufergeld, Krahn-, Lade-, Beförderungs-, Wiegegebühr und Lagergeld festgesetzt.

Nach behördlicher Mitteilung sind die Hafengebühren so bemessen, daß durch die Einnahmen mit denselben gerade die gewöhnlichen Unterhaltungskosten des Hafens gedeckt werden. In der Regel ist aber auch das nicht zu erreichen, besonders wegen der häufig notwendigen Räumungsarbeiten. So hat z. B. der Hafen zu Meißen im Durchschnitt der letzten 10 Jahre jährlich 2125 Mark an Winterhafengebühren erbracht, es mußten aber für Räumung und sonstige Unterhaltungskosten durchschnittlich jährlich 2403 Mark aufgewendet werden.

Die überwiegende Mehrzahl der Häfen ist fiskalisch, einige wenige sind in Gemeinde- beziehungsweise Privatbesitz. Die Hafenplätze beziehungsweise Winterliegestellen sind in der Reihenfolge flußabwärts folgende, wobei zur Gewährung eines Einblicks auf die Kostenberechnungen einer Anzahl derselben genauer eingegangen werden mag:

Digitized by Google

Postelwitz. Hier sind 2 Häfen: ein fiskalischer und ein Gemeindehafen.

Letzterer, im Jahre 1812 von einem Schiffsherrn Hering, im Volksmunde „Fischerlob" genannt, auf eigene Rechnung lediglich durch Anlegung von Buhnen gegen den Strom hergestellt, dient nunmehr als Winterliegeplatz. Die Instandhaltung besteht hier, wie bei der Mehrzahl derartiger Anlagen, im wesentlichen in der Ausführung von Baggerungen, um auch tiefer gehenden Fahrzeugen die Einfahrt zu ermöglichen.

Nach behördlicher Mitteilung stellten sich im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich die Ausgaben auf 544 Mark, die Einnahmen auf 851 Mark.

Wendischfähre. Der hier befindliche Gemeindehafen wird vom Fiskus verwaltet.

Königstein. Hier liegt neben Gemeinde- und Privatschiffsbauplätzen ein fiskalischer Winterhafen von 91 a Fläche für 23 Fahrzeuge.

Copitz. Der Hafen, 1849 bis 1850 vom sächsischen Staat mit einem Gemeindebeitrag von 6000 Mark hergestellt, ist am 15. August 1901 für eine Abfindung von 3000 Mark aus Gemeindebesitz in den des Fiskus übergegangen.

Nach behördlicher Angabe betrugen im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich die Einnahmen 360 Mark, die Ausgaben 190 Mark, doch stehen in nächster Zeit kostspielige Räumungsarbeiten größeren Umfangs bevor.

Loschwitz. Der Hafen ist im Besitz der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und wird zur Zeit nur von deren Schiffen benutzt.

Die Anlagen wurden 1867 von dieser Gesellschaft mit einem Kostenaufwand von 27 753 Mark geschaffen, indem ein bei der staatlich ausgeführten Stromkorrektion gewonnener Stromabschnitt erweitert und ausgebaggert und der Korrektionsdamm (Parallelwerk) zu einem Hafendamm erhöht wurde. Die einmaligen Aufwendungen im Laufe der Jahre 1871 bis 1900 betrugen 60 666 Mark. Im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen jährlich die laufenden Ausgaben für Unterhaltungskosten 818 Mark; die Einnahmen werden von der Gesellschaft für Überwinterung der eigenen Dampfer, Segelfahrzeuge u. s. w. nach dem aufgestellten Tarif — ausschließlich der Erträge aus Krahn- und Ladegebühr — auf 4355 Mark berechnet.

Dresden. Hier sind die umfassendsten Hafenanlagen des Königreichs.

In Dresden-Neustadt bietet der 200 a umfassende Verkehrs- und Winterhafen bei 190 m Uferlänge 40 Fahrzeugen Raum, gewährt

Digitized by Google

Eisenbahnanschluß und ist mit Dampf- und Handkrähnen, Elevator u. s. w. ausgestattet.

Der neu erbaute König Albrechthafen in Dresden-Friedrichstadt vermag in seinem 1375 a umfassenden Wasserraum 320 Fahrzeuge aufzunehmen und verfügt bei 2300 m nutzbarer Uferlänge über Eisenbahnanschluß, sowie über einen Apparat von 12 elektrischen Krähnen von 750 bis 1500 kg., feste und schwimmende Elevatoren u. s. w. Der Dresden-Pieschener Winterhafen hat eine Fläche von 150 a, 120 m nutzbarer Uferlänge und kann 40 Fahrzeuge aufnehmen.

Endlich weist Dresden in Alt- und Neustadt Ausschiffungs- und Lagerplätze von 3900 m Länge auf, von denen 540 m Eisenbahnanschluß haben; dazu gesellt sich in Dresden-Altstadt ein Elbkai von 860 m Länge mit Dampf- und Handkrähnen, Elevator u. s. w.

Die einmaligen staatlichen Aufwendungen innerhalb der Jahre 1871 bis 1900 für die im Interesse der Elbschiffahrt bei Dresden ausgeführten Bauten sind in der am Schlusse dieses Abschnitts folgenden Berechnung enthalten. Sie betragen insgesamt 8 422 381 Mark, wovon den bei weitem größten Teil, 6 470 000 Mark, der Bau des König Albert-hafens einschließlich Ausstattung in Anspruch nimmt.

Die laufenden Ausgaben für Unterhaltung und Betrieb der Häfen und Ufer im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen jährlich 12505 Mk. ausschließlich der Erhaltung der Ausstattung (Krähne u. s. w, Schuppen), die nach behördlicher Angabe von dem allgemeinen Aufwande für Eisenbahnzwecke in den Rechnungen nicht besonders getrennt und für sich behandelt werden, daher nicht sicher feststellbar sind.

Die laufenden Einnahmen (ausschließlich des Dresden-Neustädter Verkehrs- und Winterhafens nebst Elbkai) aus den Abgaben für Benutzung der Häfen, der Ufer, der Krähne und für Miete der Lager- und Schuppenplätze betrugen jährlich 175 541 Mark.

Aus diesen Angaben läßt sich infolge der Lücken ein klares Bild nicht gewinnen, die Möglichkeit ein solches festzustellen, erscheint aber im Hinblick

---

[1] Es betrugen die Einnahmen aus den Krahn- und Ufergeldern, sowie aus Lager- und Schuppenplatzgebühren:

des König Albert-hafens		des Altstädter Elbkais	
1896	56 442 Mark.	39 954	Mark,
1897	66 636 „	34 100	„
1898	106 627 „	22 334	„
1899	116 667 „	24 686	„
1900	115 145 „	19 910	„

Digitized by Google

auf das Ineinandergreifen der Schiffahrts- und Eisenbahnbeförderung beim Umschlagsverkehr überhaupt hier schwer durchführbar.

Von Gewicht nach dieser Richtung erscheint jedoch eine diese Frage betreffende Auskunft der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen: „Selbstverständlich reichen diese Einnahmen (Erträgnisse aus den dem Umschlagsverkehr dienenden Kai- und Hafenanlagen in Gestalt von Ufergeldern, Krahngebühren, Lager- und Platzgeldern, Mietsgeldern für die anliegenden Lagerplätze) nicht entfernt aus, um eine Verzinsung des für die Kai- und Hafenanlagen aufgewendeten Kapitals zu erzielen. Der Hauptwert dieser Anlagen besteht darin, daß sie der Staatsbahnverwaltung Verkehr zuführen und für Handel und Industrie die Möglichkeit des Warenbezuges mit billigen Frachtsätzen gewähren. Der Nutzen für den Staat als Eigentümer derselben ist also mehr ein mittelbarer, als ein unmittelbarer. Die Haupteinnahmequelle, aus der die Verzinsung der fraglichen Anlagen zu bestreiten ist, sind die Eisenbahnfrachten, es ist jedoch zweifelhaft, wie viel man von diesen Frachten auf die Kai- und Hafenanlagen verrechnen kann."

Meißen. Des fiskalischen Winterhafens bei Meißen ist schon oben Erwähnung gethan; er hat eine Wasserfläche von 145 a und kann 25 Fahrzeuge aufnehmen. Daneben ist eine bedeutende Anzahl vornehmlich fiskalischer Aus- und Einladeplätze, sowie ein gemauerter Elbkai von über 200 m Länge.

Riesa. Der neuerdings bedeutend erweiterte Verkehrs- und Winterhafen bietet bei einer Wasserfläche von 850 a 170 Fahrzeugen Raum. Die Kaianlagen und Ausschiffungsplätze gewähren 3700 m nutzbarer Uferlänge, von denen 2160 m Eisenbahnanschluß haben, sowie u. a. einen Elevator, 15 Dampfkrähne von 1500 bis 10000 kg zur Bewältigung des Verkehrs. Die einmaligen staatlichen Aufwendungen innerhalb der Jahre 1871 bis 1901 für die Hafenbauten bei Riesa — 5001215 Mark — sind in der am Schluß dieses Abschnitts folgenden Berechnung enthalten.

Im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen jährlich die laufenden Aufwendungen für den Hafen (ausschließlich Krahn- u. s. w. Gebühren) 2518 Mark, die laufenden Einnahmen 4835 Mark. Die obige Auslassung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen bezieht sich auch auf diesen Hafen.

Außer diesen Häfen bieten noch 43 Elborte des Königreichs der Schiffahrt Gelegenheit zur Ladung und Löschung der Waren auf insgesamt rund 7000 m Länge von Kais, Ufermauern u. s. w.

Endlich hat noch besonders entlang der Sandsteinbrüche von der böh-

Digitized by Google

mischen Grenze bis Pirna eine große Anzahl von Uferortschaften kleinere Ein- und Ausladeplätze, die sich teils in regelmäßiger, teils in vorübergehender Benutzung befinden.

Aufwendungen seitens des Sächsischen Staates im Interesse der Schiffahrt[1] der Elbe:

1. Einmalige innerhalb der Jahre 1871 bis 1900.

a) Für Regulierungs- und Räumungsarbeiten

bei Übigau, Copitz u. a. O. . .	920 961	Mark,
bei Seußlitz, Marschwitz u. a. O.	2 312 119	„
bei Postelwitz, Promnitz u. a. O.	434 737	„
	3 667 817	Mark.

b) Für Schiffahrtsanlagen u. s. w.

Ausbau von Ausschiffungs- und Lagerplätzen bei Dresden-Alt- und Neustadt	1 050 000	Mark,
Bau des Elbkais bei Dresden-Altstadt	270 000	„
Bauten am Verkehrshafen, Elbkai	630 000	„
Bau des König Albrechtshafens bei Dresden-Friedrichstadt	6 470 000	„
Ausbau des Hafens, der Kaianlagen und Ausschiffungsplätze in Riesa[2]	5 001 000	„
Ausbau von Kaianlagen in Meißen	144 820	„
	13 565 820	Mark.
Insgesamt	17 233 637	Mark.

2. Laufende, d. h. Unterhaltungskosten im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich:

Erhaltung der Stromkorrektionen	40 393	Mark,
Baggerungen in der Stromfahrbahn	32 811	„
Baggerungen in den Häfen bei Dresden und Riesa . .	3 821	„
Vermalung der Fahrstraße	3 740	„
Unterhaltung und Betrieb der Maschinen	110 000	„
Insgesamt	190 765	Mark.

3. Einnahmen.

Die Schiffart auf der Elbe ist frei.

Die Einnahmen aus den Hafengebühren decken ungefähr die für Instandhaltung derselben erforderlichen Kosten.

[1] Die vom sächsischen Staat für Zwecke der Landesmelioration in den Jahren 1871 bis 1900 für die gleiche Elbstrecke aufgewendeten Kosten betrugen 250 537 Mark.

[2] Die Kosten für den Ausbau des Hafens in Riesa sind bis einschließlich 1901 berechnet, da erst in diesem Jahr der Hafenbau beendet wurde.

Digitized by Google

Die Elbe in Preußen, Anhalt und Mecklenburg.

Die Elbe durchströmt nach dem Austritt aus dem Königreich Sachsen zunächst preußisches, sodann anhaltisches Gebiet und bleibt in ihrem weitern Lauf in Preußen nur unterbrochen durch die mecklenburgschen Strecken bei Dömitz und unterhalb Boitzenburg. Am Ende des Unterlaufes des Binnenstroms liegt auf der rechten Stromseite von Geesthacht mit kurzen Unterbrechungen hamburgisches Gebiet an.

Die Länge dieser Gesamtbinnenstromstrecke beträgt 492,4 km.

Von Artlenburg an trägt der hier 280 m breite Strom den Charakter eines tief eingeschnittenen, weit in das Land hinein sich erstreckenden Meerbusens, dessen Gewässer besonders im oberen Teil vornehmlich unter dem Einfluß des herabströmenden Binnenwassers stehen, in dessen Mittelteil jedoch die täglichen und die außergewöhnlichen Flutanschwellungen des Meeres diesem Binnenwasser entgegenwirken, andererseits sich mit ihm mischen. Unter normalen Verhältnissen wirkt die Flutwelle bis nach Hamburg, macht sich jedoch bei Sturmflut bis nach Artlenburg bemerkbar.

Es wird daher die Grenze zwischen Binnen- und Seeschiffahrt auf der Norder Elbe nach Hamburg, auf der Süder Elbe nach Harburg verlegt. Beide Häfen nehmen Fluß- und Seeschiffe auf, doch vermögen erstere nicht von Hamburg beziehungsweise Harburg stromabwärts zu fahren. Die Elbe ist hier Seeschiffahrtstraße.

Das Gefälle des Stroms im oberen Lauf bis Barby ist durchschnittlich 36 m oder 1:4580 und nimmt im untern Lauf ab bis 1:8400 bei Hitzacker und 1:9000 bei Hamburg.

Im Zusammenhang mit diesen Gefälleverhältnissen zeigt die Elbe noch über Barby hinaus, ja teilweise bis Magdeburg hin in ihrem Bette gröberes Gerölle, Geschiebe mit Sand, welches je weiter stromab sich in gröberen Sand verfeinert und unterhalb Wittenberge in feineren Sand übergeht. Dieser setzt den Baggerwerkzeugen nicht so bedeutenden Widerstand entgegen, wie die oberen Teile des Stromes, in denen daher das Baggern viel stärker und anhaltender erfolgen muß.

Im allgemeinen fließt der Strom in seinem oberen, wie untern Lauf auf dieser Strecke zwischen flachen Ufern gleichmäßig dahin. Das Gefälle ist bei mittlerem Wasserstande ziemlich gleichmäßig, nicht so dagegen bei Hochwasser, während dessen es sich wesentlich nach der Breite des Inundationsprofiles richtet.

Die Hochwasserenge oberhalb Niegrigg ist beseitigt worden, dagegen besteht diejenige bei Schönebeck noch fort.

Digitized by Google

Ist das Flußbett bis Artlenburg im wesentlichen gleichartig, so kommen doch vornehmlich auf der oberen Strecke vereinzelt Steinlager größeren oder geringeren Umfanges vor.

So bei Magdeburg, wo Felsenriffe teilweise schon in älteren Zeiten mit großen Kosten weggesprengt werden mußten, um der Schiffahrt freie Bahn zu schaffen. Neben den Steinen boten außerdem zahlreiche im Elbsande eingeflößte Baumstämme dem Schiffer Hemmnisse und Gefahren. Von letzteren wurden allein auf der Mecklenburger Strecke in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts mehr denn 24 000 mit jährlich nicht unbedeutenden Kosten beseitigt und derartige Arbeiten müssen auf dem ganzen Stromlauf bis in die neueste Zeit fortgesetzt werden.

Bauten zur Hebung der Schiffahrt und zur Verbesserung der Fahrrinne waren vor dem 18. Jahrhundert überhaupt nicht ausgeführt worden; was am Stromlaufe geschehen war, hatte man vereinzelt im Interesse des Uferschutzes gethan.

Wohl aber hatte der Strom sich selber an einzelnen Stellen Luft geschafft, indem er sich ein von dem ursprünglichen abweichendes Bett grub, zuweilen in geringfügiger Weise von menschlicher Hilfe unterstützt.

So wurde der erste Durchstich, der sogenannte „Treuel Durchstich" bei Burg durch das Frühjahrshochwasser des Jahres 1682 vorbereitet. Dadurch wurde dem Hauptstrom soviel Wasser entzogen, daß die Schiffahrt im Sommer 1684 ganz zum Stillstand gelangte. Auf die Klagen der Kaufleute und Schiffer ließ der Große Kurfürst durch Soldaten von Magdeburg aus den neuen Durchbruch ausräumen und erweitern, so daß hier nunmehr der Hauptstrom seinen Weg nahm und der alte Lauf verlandete.

Auch sonst änderte der im Mittelalter bei Magdeburg vierteilige Stromlauf verschiedentlich sein Bett. Überhaupt gehörte gerade diese Strecke schon von alters her und noch bis in die neueste Zeit zu den schlechtesten des Stromlaufs. Namentlich bildeten die hier den Strom durchsetzenden Felsbänke, sodann die mancherlei Beschränkungen, die in der Eigenschaft Magdeburgs als Festung lagen und teilweise erst in jüngster Zeit beseitigt wurden, erhebliche Beschwernisse.

Vereinzelt wurden auch schon um die Wende des 17. zum 18. Jahrhundert auf der dortigen Strecke Arbeiten zur Zusammenfassung einer gewissen Wassermenge ausgeführt, wie auch solcher bei Wittenberg und einzelnen anderen Orten hin und wieder Erwähnung gethan wird, meist wohl aufgenommen, wenn der Wasserstand gar zu niedrig oder umgekehrt zu Zeiten gar zu ungeberdig bei Hochwasser war.

So wurden in dem Zeitraum von 1686 bis 1732 für derartige Re-

Digitized by Google

gulierungen von dem Magistrat der Stadt Magdeburg 26 000 Thlr., für damalige Zeiten außerordentlich hohe Summen ausgegeben.

So ward zu Beginn des 18. Jahrhunderts auf Befehl des Königs Friedrich Wilhelm von einem Sachverständigen eine Untersuchung des Stroms auf der Magdeburger Strecke vorgenommen und von diesem u. a. die Vernachlässigung der Ufer bei Schönebeck und Hohenwarte, sowie der Schiffahrt hinderliche Verhältnisse beim Passieren der Strombrücke bei Magdeburg festgestellt, aber erst Friedrich der Große ließ dann in den 40er Jahren eine Schleuse zwischen der damaligen Strom- und Mittelelbe bauen, die letztere dann 1780 ganz abdämmen

So wertvoll diese Versuche werkthätiger Fürsorge an sich waren, so wenig wirksam blieben sie in ihrer Vereinzelung — jedenfalls war der Zustand des Stromes zu damaliger Zeit fast durchweg unbefriedigend.

Zwar war durch Deiche, wie schon erwähnt, bereits von langer Hand, vielfach an bedrohten Stellen Schutz gegen Hochwasser geschaffen worden, doch kamen diese Verbesserungen und Schutzmaßregeln dem Strom in seiner Eigenschaft als Schiffahrtsstraße nur beschränkt zu gute — ja sie erwiesen sich in weiterer Folge teilweise als geradezu nachteilig.

Gerade daß die Deiche ohne Rücksicht auf die im eigentlichen Stromschlauch auszuführenden Regulierungen des Mittel- und des kleinen Wassers lediglich zum Schutze kleiner gesonderter Polder entstanden waren und erst später, je nach dem Interesse der Anlieger, zu zusammenhängenden Systemen verbunden wurden, ist Veranlassung, daß der Hochwasserstrom noch heute häufig die Bahn des Mittel- und Niederwassers verläßt. Dieser Wechsel veranlaßt Untiefen und Ablagerungen im Strombett, welche ihre Lage fortwährend verändern und zumal bei raschem Fallen des Wassers der Schiffahrt mannigfache Hindernisse bieten. Erst die neueren Korrektionen vermochten hier Wandel zu schaffen, sie thun den Wert einheitlichen Handelns dar, sie beweisen die Notwendigkeit, den Strom als organisches Ganze aufzufassen — ein Gesichtspunkt, der sehr wesentlich in sich schließt, die Interessen der Landesmelioration und der Schiffahrt vereint im Auge zu behalten.

Im Laufe des 18. Jahrhunderts brach sich nun allgemach die Ansicht Bahn, dem Strom vermittels Durchstichen zu besserer Wasserabführung behilflich zu sein, wenn derartige Pläne auch zunächst noch häufig auf Widerstand von anderer Seite stießen, die geltend machte, daß es „die Natur der Ströme sei, daß sie immer krummer würden, bis sie endlich so krumm wären, daß ein Durchbruch erfolgen müsse" und wiederum, daß die Elbe infolge eines Durchstichs womöglich „innavigabel werden und der Stadt Magdeburg Commercium leiden" würde. Das erschien um so bedenk-

Digitized by Google

licher, als ja gerade dem zu damaliger Zeit „fast krepierenden Elbcommercio“ [1] geholfen werden sollte.

Schließlich wurde von der auf der Magdeburger Strecke liegenden Gemeinde Lostau 1740 zur eigenen Sicherung ein Durchstich ausgeführt, dem im Jahre 1785 ein Durchbruch des Stromes bei Rothensee folgte. Dadurch wurde endlich die übrigens auch dann noch angefeindete, im Jahre 1789 vollendete Durchlegung des Stromes dort eingeleitet, die sich nachher sehr bewährte.

So wurden auf der oberen Strecke des Stromes die stärksten Krümmungen bereits im 18. und im Beginn des 19. Jahrhunderts beseitigt und zwar durch Ausgrabung, sodann durch die weitere Ausspülung des Stroms, auch durch Baggerung, so die Krümmungen bei Döbern, Klöden und unterhalb Wittenbergs, so 1810 die bei Coswig, später die bei Mühlberg, Kathewitz, Elsing und Gallin.

Einer der größten Durchstiche war der bei Elsing durch eine Landzunge in Stärke von 1055 m. Derselbe kürzte die Fahrstrecke um 2825 m. Hier war der Anstoß vornehmlich durch öftere anhaltende Eisstopfungen gegeben, welche in weiterer Folge der Stadt Torgau und deren Umgebung sehr verderblich geworden waren.

Andere der erwähnten Durchstiche sind erst in neuerer Zeit ausgeführt worden.

Der untere Teil der Stromstrecke wies vornehmlich früher Sandbänke bei Krümmungen, ferner für die Schiffahrt besonders hinderliche Unregelmäßigkeiten der Strombreiten, sowie Stromspaltungen auf.

Einige der letzteren waren schon in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts beseitigt worden, ebenso der 28 km lange, vielfach gewundene Lauf bis Prester, an dessen Stelle ein Umflutkanal von ca. 30 km Länge bei Dörnberg beginnt und bei Hohenwarte in die Stromelbe wieder eintritt.

Eine besonders ungünstige Stelle dieser Elbstrecke war und ist bei Hochwasser noch jetzt die breite Havelmündung, in welche das Elbhochwasser weit hinauf eintritt und dadurch sich der Kraft beraubt, sein Eis in der untern Elbe zu brechen, wodurch das nun nachkommende Eis so lange aufgehalten wird, bis der Wasserabfluß in das Havelthal aufhört.

Eine Reihe scharfer Krümmungen vergrößerte hier die Schwierigkeiten durch Eisversetzungen und Uferabbrüche, infolgedessen schon im Beginn des vergangenen Jahrhunders besonders ober- und unterhalb von Dömitz zur Verbesserung des Stromlaufs Sperrwerke zur Beseitigung von Strom-

[1] Ausspruch Friedrich des Großen.

Digitized by Google

spaltungen ausgeführt wurden, deren ältestes das 1819 bei Wahrenberg mit einem Kostenaufwand von 6611 Thlrn. ausgeführte war, auch wurden an besonders gefährdeten Stellen Buhnen, beziehungsweise Deckwerke, jedoch immer vereinzelt, wie es gerade das Bedürfnis heischte, angelegt.

Wie auf der unteren, so war auch auf der oberen Stromstrecke für den Uferschutz immer im Laufe der Zeit manches geschehen, jedoch hier wie dort ausschließlich, wie das schon oben erwähnt wurde, im Interesse der Landesmelioration.

Viele dieser Arbeiten, soweit sie nicht noch weiter zurückreichten, waren schon unter sächsischer Oberhoheit, teilweise unter Inanspruchnahme der Uferanlieger, ausgeführt worden, und auch nach den Befreiungskriegen hatte man preußischerseits den Grundsatz beibehalten, diese notwendigen, dem Uferschutz dienenden Arbeiten unter Beihilfe der anliegenden Grundbesitzer durchzuführen, soweit nicht deren Leistungsfähigkeit Grenzen zog.

So hatte man sich größtenteils begnügt, an den am meisten gefährdeten Stellen Buhnen aus Faschinenpackwerk in Länge von 15 bis 30 m zu erbauen, jedoch unterlassen — vielfach aus Mangel an zureichenden Mitteln — dieselben mit Steinpflaster und Steinbewurf zu versehen.

Kein Wunder, daß derartige Buhnenwerke dem andringenden Strom bei Hochwasser nicht stand zu halten vermochten, weggeschwemmt wurden und so vielfach der Fahrrinne zum Nachteil gerieten.

Erst nachdem anfangs der 20er Jahre der Staat selbst die Pflicht der Erhaltung und Verbesserung der Fahrstraße übernommen hatte, wurden nunmehr kürzere Buhnen vollständig, längere wenigstens an den Köpfen mit Bruchsteinen gesichert und deren übriger Teil bespreitet.

Auch wurden später regelrechte Buhnensysteme durchgeführt, deren Köpfe eine gleichmäßige Kurve bildeten.

Dennoch war der Schiffahrtsweg in kläglicher Verfassung, zumal auch jetzt noch derartige Verbesserungsarbeiten aus Mangel an Mitteln im wesentlichen auf solche abbrüchige Uferstellen beschränkt blieben, vor denen eine ungenügende Fahrtiefe vorhanden, also die Schiffahrt direkt gefährdet war.

So war es in den 30er Jahren noch ganz gebräuchlich, daß der Schiffer, welcher die Magdeburger Strecke passieren mußte, einen Blechhandbagger mit auf die Reise nahm, um sich bei kleinem Wasser — meist im Verein mit in gleicher Weise leidenden Schicksalsgenossen — eine Fahrrinne durch den Sand zu baggern. Kein Wunder, daß zu damaliger Zeit ein Schiff zur Fahrt von Hamburg nach Magdeburg einer Zeit von 4 Wochen bedurfte.

Digitized by Google

Noch im Jahre 1842 befanden sich an den Ufern dieser Stromstrecken

	Uferabbrüche	Deckwerke	Buhnen
	m	m	m
in Preußen .	55 570	15 230	1712
in Hannover.	24 260	11 500	230
in Lauenburg	1 580	—	—
	81 410	26 730	1943

und es waren in demselben Jahre die geringsten Tiefen — reduziert auf einen Wasserstand von 0,15 über dem niedrigsten desselben Jahres — von der sächsischen Grenze bis zur Havelmündung 0,30 m und von der Havelmündung stromabwärts 0,50 m.

Der Bericht der Elbstrom-Schaukommission vom Jahre 1850 erkannte, wie auch an anderer Stelle erwähnt, mancherlei Fortschritte hinsichtlich der Stromfahrbahn an, gab aber andererseits wichtige Direktiven weiterer Verbesserung, deren Ausführung naturgemäß aber auch wieder neue pekuniäre Opfer forderte.

Und doch war schon die Höhe der bisherigen Ausgaben großenteils nicht unbedeutend gewesen.

So hatte u. a. Preußen für die Stromstrecken im Regierungsbezirk Merseburg von 1822 bis 1850 Ausgaben von fast 2¼ Millionen Mark gemacht, denen die Aufwendungen zu gleichem Zweck für die Elbstrecken der Regierungsbezirke Potsdam und Magdeburg nicht nachstanden.

Diesen Summen schlossen sich in dem nun begonnenen Jahrzehnt nicht unbeträchtliche neue an (s. Tabelle 3), und doch waren die Stromstrecken auch dann noch keineswegs in guter Verfassung, wie folgende von den betreffenden Elbstrom-Schaukommissionen festgestellte Zahlen darthun, wobei bemerkt sein mag, daß die in Tabelle 3 angegebenen Summen seitens Österreichs und Anhalts lediglich im Interesse der Schiffahrt ausgegeben waren, wie das dem Protokoll der Elbstrom-Schaukommission von 1858 beigefügte offizielle Schriftstück ausdrücklich hervorhebt, daher ein Gleiches auch bezüglich der Ausgaben der anderen Staaten anzunehmen ist, entgegen der in „Die Elbzölle" geäußerten Auffassung, daß hier auch die Aufwendungen für die Landesmelioration einbegriffen seien.

(Siehe die Übersicht auf Seite 76.)

Und auf den Strecken der anderen Staaten war die Verfassung des Stromes keine bessere!

Digitized by Google

1850

	Uferabbrüche	Deckwerke	Buhnen
	m	m	m
Preußen . .	43146	16014	8029
Hannover . .	21139	14530	1740
Lauenburg .	1935	—	56
	66220	30544	9825

1858

	Uferabbrüche	Deckwerke	Buhnen
	m	m	m
Preußen . .	62689	7276	9543
Hannover . .	22273	1114	2052
Lauenburg .	1834	—	305
	86796	8390	11900

Diese mancherlei Übelstände am Strom, dazu die fortgesetzten Klagen des Handels- und Schifferstandes ließen die preußische Regierung den einschneidenden Entschluß fassen, die ihr unterstehenden Strecken einer einheitlichen Leitung zu unterstellen, welche im Jahre 1861 als Strombaudirektion unter dem Oberpräsidenten der Provinz Sachsen ins Leben trat und deren besonders seit dem Jahre 1866 hervortretende Wirksamkeit den wesentlichsten Fortschritt in der Behandlung des preußischen Elbstroms einleitete und bis auf den heutigen Tag bedeutet.

Der Geschäftsbezirk der Elbstrombaudirektion, der zunächst 621,7 km Uferstrecken umfaßte, erweiterte sich im Frühjahr 1868 um die hannoverschen und 8 Jahre später um die lauenburgschen Strecken, so daß dieser Behörde am Ende des Jahres 1876 die preußische Binnenelbe in einer Stromlänge von 434 km mit insgesamt 810 km Uferstrecken unterstand. Ausgenommen war nur und ist die 8,30 km lange Strecke von der Seevemündung bis Harburg an der Süderelbe, die dem Regierungspräsidenten in Lüneburg unterstellt ist.

Es begann nunmehr an der Hand reichlicher bemessener Mittel eine regelrechte planmäßige Behandlung des Stromlaufs, die schon infolge einer sachgemäßen Verteilung dieser zur Verfügung gestellten Mittel von einer Stelle sich außerordentlich wirksam erwies.

Die Korrektionsmittel, welche zur Anwendung gelangten, waren: Coupierungen, Buhnen, Deck- und Parallelwerke, Grundschwellen, Baggerungen. In dieser Weise wurden die von der Stromschaukommission angenommenen Normalbreiten beziehungsweise die

Digitized by Google

Korrektionslinien nach Maßgabe der lokalen Verhältnisse systematisch ausgebaut und die kleinen Wasserstände zusammengehalten, indem zugleich die im Flußbett sich vorfindenden festeren Bänke, sowie momentane Ablagerungen beseitigt wurden.

Die Einrichtung der Kettenschiffahrt wurde durchgeführt, die Schleppkette fand ihre Lage in einer Länge auf 670 km von Aussig bis Hamburg.

Die Anlage von Winterhäfen wurde verbessert, die Anzahl derselben vermehrt, dazu eine geregelte Strompolizei eingeführt, eine sorgsame Bezeichnung des veränderlichen Schiffahrtsweges eingerichtet, die geringsten Fahrtiefen festgestellt, so daß danach der Schiffer auf Grund telegraphisch übermittelter und veröffentlichter Angaben im stande war, Umfang beziehungsweise Gewicht seiner Fracht zu regeln.

Die Verlandungen zwischen den Uferwerken wurden je nach ihrer Lage bepflanzt und festgelegt, so daß die angehegten Weidenwerke das notwendige Material zu den Korrektionsbauten zu liefern im stande waren. Andere Alluvionen wurden im Laufe der Zeit seitens der Domänen- und Forstverwaltung in Administration genommen, wieder andere gingen in den Besitz derjenigen Anlieger über, die sich derselben durch Zahlung von Beiträgen versichert hatten.

Die Bedeutung dieser Arbeiten trat neben Gewinnung der Breite und Beseitigung eines zu sehr gekrümmten Thalweges ganz vornehmlich in Vertiefung der Fahrstraße in die Erscheinung.

Schon im Jahre 1873 war, reduziert auf einen Wasserstand von 0,15 m über dem niedrigsten des Jahres 1842, von der königl. sächsischen Grenze bis Barby eine Minimalwassertiefe der Elbe von 0,68 m und von da bis Hamburg von 0,92 m gegenüber Minimalwassertiefen von 0,30 m beziehungsweise 0,50 m der Strecken königl. sächsische Grenze-Barby und Barby-Hamburg im Jahre 1842 und es hatten sich die Uferabbrüche des Jahres 1858 von 62689 m im Jahre 1869 auf 4900 m verringert, im Jahre 1878 aber waren Uferabbrüche auf der preußischen Strecke nicht mehr vorhanden.

Diese so hergestellte Fahrbahn des Elbstroms gestattete nunmehr die Erhöhung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge, die Reduzierung ihres Bemannungspersonals, die Verkürzung der Fahrzeiten; dazu beeinflußten Einschränkung der Stromrinne und Minderung der Untiefen in vorteilhafter Weise Eis- und Schollenbildung beziehungsweise Eisstopfungen.

Digitized by Google

Die für die Schiffahrt gefährliche Stromschnelle bei Magdeburg wurde durch Felssprengungen und Beseitigung alter Festungswerke erheblich gemindert, ebenso wurden dort und bei Torgau die engen Brückenpassagen durch Wegnahme je eines Pfeilers erweitert.

Die Aufwendungen für diese Stromstrecke seit dem Bestehen der Strombaudirektion bis zum Jahre 1879 lassen sich auf jährlich durchschnittlich 1 Million Mark berechnen.

In diesem Jahre wurde für eine weitere planmäßige Regulierung des Stromes eine Summe von 8 600 000 Mark gefordert und bewilligt.

Dieser Regulierungsplan erstrebte für den gesamten Elbstrom die Erreichung einer Wassertiefe von 0,93 m bei niedrigstem Wasserstande unter Herstellung bestimmter Normalbreiten, entsprechend angegebenen Korrektionslinien.

Als diese Normalbreiten des Stroms wurden, soweit notwendig in Vereinbarung mit anderen Staaten, festgestellt:

bei der Elstermündung . .	100	m,
bei der Saalemündung . .	150	„
bei der Havelmündung . .	188,5	„
bei Lauenburg	257	„
bei Hamburg (Norderelbe) .	281	„.

In den nun folgenden Jahren wurde innerhalb der verschiedenen Baubezirke mit dem Ausbau der Korrektionslinien vorgegangen.

Hierzu wurden Buhnenbauten durchgeführt, welche einer späteren Änderung in den Stromquerschnitten keine Schwierigkeiten boten. Diese aus Packwerk hergestellt, konnten, wo zur Verbauung größerer Flußkrümmungen schon vorhanden, bei dem weiteren Ausbau des Stromes benutzt werden.

Auf einzelnen kürzeren Strecken, ganz besonders an den zurücktretenden Ufern bei schärferen Krümmungen, traten an Stelle kurzer Buhnen der Schiffahrt bequemere Deckwerke oder hinterfüllte Parallelwerke.

Sehr vielfach gelangten neben den Buhnen und zur Unterstützung derselben Grundschwellen zur Verwendung. Diese in den oberen Strecken aus Steinschüttungen, in den unteren aus Senkfaschinen und Sinkstücken hergestellt, wurden in einer Tiefe von 1,40 m unter Niederwasser an die Buhnen dicht anschließend vor denselben befestigt. Diese Grundschwellen fingen den Stromangriff vor den Buhnen auf, verhinderten so die Unterspülung und Zerstörung derselben und trugen, indem sie zugleich die Verlandung der Buhnenzwischenräume beförderten, zur Ausbildung einer gleichmäßigen Flußsohle bei.

Digitized by Google

Die geringsten Wassertiefen variierten in den verschiedenen Jahren im wesentlichen je nach dem Grade der Trockenheit, wenn auch eine fortschreitende Besserung des Stromes sich zeigte.

So waren in den Jahren 1883 und 1884 während einzelner Sommer- und Herbstmonate in den Baukreisen Torgau, Stendal und Wittenberge noch Wassertiefen von 0,80, 0,85, 0,90 m.

In den folgenden Jahren, in welchen die Regulierungsarbeiten, in ihren Hauptteilen bereits beendet, nur noch durch Anlage von Zwischenbuhnen, Grundschwellen u. s. w., sowie durch Baggerungen mancherlei Nachbesserungen erfuhren, waren in den allerdings besonders trockenen Jahren 1885 und 1886 niedrigste Wassertiefen im Baukreise Torgau von 0,65 m, Magdeburg 0,80 m, Stendal 0,85 m, Wittenberge 0,95 m, Lauenburg 0,90 m, in den Jahren 1887 bis 1889 bei besseren Wasserständen dagegen kaum unter 1,0 m.

Dagegen zeigten die nächsten Jahre wiederum, so das nicht einmal besonders trockene Jahr 1891, Tauchtiefen von 0,85 m. Am wenigsten hielt das Jahr 1892, welches allerdings große Trockenheit mit sich brachte, die Probe aus. Hier zeigten sich in den Baukreisen Torgau und Wittenberg im August und September noch Wassertiefen von 0,80 m und in den Baukreisen Tangermünde, Wittenberge und Hitzacker 0,85 m, im August sogar im Baukreise Lauenburg 0,95 m.

Somit war das Ziel, die Herbeiführung einer Wassertiefe der Stromfahrbahn von 0,93 m auch bei niederstem Wasserstande, noch nicht erreicht. Zugleich aber boten die vielfachen unterhalb der Havelmündung in der Fahrrinne auftretenden Krümmungen der Schiffahrt außerordentliche Belästigungen, die sich kaum minder nachteilig für die Schiffahrt erwiesen, als die knappen Fahrtiefen.

Die Verteilung der für die Regulierung der Elbe bewilligten Summen[1] war für die Jahre 1880 bis 1889 wie folgt:

1879/80	1 200 000	Mark,
1880/81	1 440 000	„
1881/82	1 820 000	„
1882/83	1 342 000	„
1883/84	1 185 000	„
1884/85	782 000	„
1885/86	556 000	„

[1] Diese Summen sind in der am Schlusse dieses Abschnitts folgenden Berechnung mit enthalten.

Digitized by Google

1886/87	294 000	Mark,
1887/88	115 000	„
1888/89	14 000	„
	8 748 000	Mark,
dazu bis zum Schluß des Etatsjahres 1893	16 000	Mark,
ferner zur Förderung der Binnenschiffahrt u. s. w der Elbe . .	2 470 500	Mark
insgesamt daher von 1880 bis 1893 aufgewendet	11 234 500	Mark[1].

Diese Summen sind teils durch das Extraordinarium des Etats teils durch besondere Anleihegesetze für Wasserbauten bewilligt worden.

Aus diesen Summen sind auch die Hafenbauten zu Mühlberg (1880 bis 1883), zu Magdeburg (1880 bis 1884), zu Schönebeck (1884 bis 1886), zu Wittenberg (1876 bis 1880) und der Ausbau der Häfen zu Aken, Tangermünde, Wittenberge und Hoopte bestritten worden.

Außerdem waren auf der ganzen preußischen Elbstrecke die Schiffsmühlen bis auf vier, welche die Schiffahrt nicht benachteiligten, aus den für die Unterhaltung des Stroms dauernd bewilligten Geldmitteln[2] angekauft, sodann wurden für die Erwerbung und Beseitigung der letzten zwölf hinderlichen Schiffsmühlen aus außerordentlichen Bewilligungen noch 232 000 Mark verwendet.

Wenn nun trotz der Verwendung dieser bedeutenden Summen, welche noch durch Zuschüsse aus den etatsmäßigen Mitteln der Bauverwaltung erhöht waren, das erstrebte Ziel nicht voll erreicht war, so wurde seitens der Bauverwaltung der Grund dafür weniger in den an dem Strombett vor-

---

[1] Innerhalb der Jahre 1880 bis 1893 wurden in Preußen, abgesehen von den Bauten an den Seeufern und Seehäfen, ausgegeben:

an dauernden Ausgaben (Unterhaltungs- u. s. w. Kosten) für Binnenhäfen und Binnengewässer	102 814 000	Mark,
an einmaligen und außerordentlichen Ausgaben zur Regulierung der großen und kleineren Ströme . .	68 512 000	„
neben den letzteren sonst noch zur Regulierung und Förderung der Binnenschiffahrt, Brückenbauten u. s. w.	62 229 000	„
	233 555 000	Mark,
oder im Durchschnitt jährlich	17 965 000	Mark.

[2] An ordentlichen Mitteln sind zur Unterhaltung der Strombauwerke an der Elbe und Saale, für die Erhaltung des Fahrwassers, die Unterhaltung der Dampfbaggerfahrzeuge, der Schleusen, Fähren, Häfen und Dienstgrundstücke für die der Elbstrombauverwaltung unterstellten Stromstrecken jährlich 1 260 000 Mark zur Verfügung gestellt.

Digitized by Google

gekommenen Wandlungen, als in den wesentlich erweiterten Ansprüchen gesucht „die an die Wirksamkeit der veranschlagt gewesenen und zur Ausführung gekommenen Regulierungen bei unverändertem Arbeitsplan heute dem damaligen Standpunkte gegenüber erhoben werden müssen“ [1].

Es war 1879, wie dann weiter ausgeführt wird, von der damals berechtigten Auffassung ausgegangen worden, daß auf geringere Wasserführungen, als die 1842 eingetretenen Wasserstände nicht gerechnet zu werden brauche.

Danach waren die Regulierungen entworfen worden, die, wenn jene Voraussetzungen richtig gewesen wären, das erstrebte Ziel unzweifelhaft selbst den im Längenprofil des Stromes vollzogenen Wandlungen gegenüber erreicht hätten.

Die Erfahrungen der niedrigen Wasserstände der ersten 90er Jahre nicht nur im oberen, sondern im mittleren Laufe des Stroms zeigten aber, daß vornehmlich wirklicher Wassermangel und nur zum Teil der in gewissem Maße eingetretene weitere Ausgleich im Längenprofil des Stromes gegenteilig wirksam gewesen war. Daher hatte „das in Rücksicht auf die Wandelbarkeit des Elbespiegels auch wandelbar gesteckte Regulierungsziel unter so veränderten Vorbedingungen mit den dafür veranschlagten und bisher verausgabten Mitteln nicht überall erreicht werden können“ und zwar vornehmlich nicht auf der oberen Strecke von der sächsischen Grenze bis Magdeburg und sodann auf der Strecke von der Havelmündung abwärts, auf welcher, wie schon erwähnt, die kurzen und oft wiederkehrenden Krümmungen eine ausreichend lang gestreckte der Schiffahrt förderliche Fahrbahn noch vermissen ließen.

Ganz besonders für diese Teile des Stroms erwies sich zur vollständigen Nachregulierung, sowie Sicherung einer Fahrtiefe von nunmehr 0,94 m ein weiterer Ausbau notwendig, der im wesentlichen in Ergänzung und Vervollständigung der vorhandenen Werke mittels Zwischenbuhnen und Deckwerken, sodann in Legung von Grundschwellen behufs Herbeiführung einer größeren Breite und günstigeren Richtung des Fahrwassers bestehend, einen erneuten Kostenaufwand von 4 230 000 Mark erforderte. Dieser wurde dann bewilligt und in jährlichen Raten von 500 000 Mark zur Verfügung gestellt.

Die vorerwähnten Bauten wurden in den nächsten Jahren ausgeführt und zwar zunächst der Ausbau des Niedrigwasserprofils unterhalb der Havel-

[1] Denkschrift vom Dezember 1893.

Digitized by Google

mündung durch Abflachung der Buhnenköpfe und Aufhöhung von Grundschwellen.

Zu Ende der 90er Jahre waren die Wasserstände der Elbe im allgemeinen der Schiffahrt günstig. Geringere Fahrtiefen, die an einzelnen Stellen immer noch zu Tage traten, konnten durch sofort eingeleitete Baggerungen meist bald beseitigt werden. Immerhin hatte im Juli 1897 der Baukreis Torgau noch flachste Stellen von 0,90 m, die sich auch im August und September des Jahres 1898 wieder zeigten, während die sämtlichen andern Baukreise Tauchtiefen nicht unter 1,05 m, meist sogar in den Monaten August und September 1,15 bis 1,30 m aufwiesen. So ist im wesentlichen, doch noch nicht durchweg, die erstrebte Fahrwassertiefe auf dem Elbstrom, soweit derselbe der Elbstrombauverwaltung untersteht, durch die Stromkorrektion erreicht worden. Es mögen hier die geringsten Fahrwassertiefen an einzelnen Tagen der Monate August und September der letzten Jahre folgen.

Es waren geringste Fahrwassertiefen:	1899 m	1900 m
unterhalb der sächsischen Grenze	1,20	0,95,
oberhalb der oberen anhaltschen Grenze . .	1,64	0,90,
oberhalb der Saalemündung	1,40	0,85,
unterhalb Magdeburg	1,70	1,20,
ober- und unterhalb der Havelmündung . .	1,60	1,20 bezw. 1,30,
oberhalb Geesthacht	1,81	1,81.

Auf dem untersten Abschnitt der Binnenelbe von der Seevemündung abwärts bis Hamburg beziehungsweise Harburg sind im Gegensatz zu den oberen Stromstrecken schon in früheren Zeiten, besonders im 15. und 16. Jahrhundert neben Bauten im Interesse des Uferschutzes auch solche im Interesse der Schiffahrt zur Besserung des Stromlaufs hergestellt worden; planmäßig wurden dieselben allerdings erst seit 1853 durch Anlegung von Buhnen und Parallelwerken, sowie Ausführung von Baggerungen durchgeführt.

In neuerer Zeit ist auf dieser Strecke, die, wie bereits erwähnt, dem Regierungspräsidenten von Lüneburg untersteht, auf Grund schon erwähnter Verträge zwischen Preußen und Hamburg seitens beider Staaten durch eine Reihe ineinandergreifender Arbeiten eine systematische Regulierung des Stromlaufs erfolgt. So wurde die ganze Strecke von der Seevemündung bis Harburg sowie der Reiherstieg teils durch Buhnen, teils durch Parallelwerke, sodann die Süderelbe und der Kohlbrand unterhalb

Digitized by Google

Harburg durch Parallelwerke ausgebaut, ingleichen die Norderelbe von Bunthaus bis Altona ausgebaggert und durch Parallelwerke reguliert. So wurden in den letzten Jahren ebenfalls gemäß einem Abkommen zwischen beiden Staaten umfangreiche und kostspielige Baggerungen seitens Preußens in der Süderelbe ohne Rücksicht auf Zugehörigkeit des Gebiets ausgeführt. Diese Arbeiten bezweckten die Herstellung je einer Fahrrinne, welche in beiden Elben 500 m unterhalb der Bunthäuser Spitze beginnt und stromaufwärts in der ungeteilten Elbe unter beiderseitiger gleichmäßiger Verschmälerung bis Ortkathen in einer Rinne zusammenläuft, jedoch nicht über 200 m Sohlenbreite und 3 m Tiefe haben darf. In der Norderelbe, in deren Lauf die entsprechenden Arbeiten ohne Rücksicht auf Gebietszugehörigkeit dem Staate Hamburg zufiel, war diese Rinne bereits vorhanden, hier galt es nur die in jedem Jahre nach Ablauf des Oberwassers notwendigen Baggerungen durchzuführen.

Durch alle jene Bauten wurden regelmäßige Querschnitte geschaffen, doch ist auf der Strecke oberhalb Harburg die erstrebte Tiefe noch nicht erreicht, da eine Einschränkung für Niedrigwasser noch nicht durchgeführt, vielmehr der Querschnitt für Niedrigwasser zu groß ist. Es muß hier durch jährliche Baggerungen dem Übelstande, soweit nötig, abgeholfen werden.

Die Elbe tritt in ihrem mittleren Lauf 10,5 km unterhalb Wittenberg aus preußischem in anhaltsches Gebiet und verläßt dasselbe bei Rietzmeck wieder. Sowohl beim Eintritt in das Herzogtum Anhalt, wie bei ihrem Austritt läuft die Grenze zwischen Anhalt und Preußen auf einer Strecke am Ufer entlang, sodaß der Strom selbst die Grenze bildet. Beim Eintritt ist diese Strecke nur wenig über 2 km lang, beim Austritt dagegen beträgt diese beiden Staaten gemeinsame Strecke über 17 km. Sie endigt unweit oberhalb der Saalemündung.

Der Ausbau des Stromes auf anhaltscher Strecke seitens des Staates zu Schiffahrtszwecken datiert erst seit der Mitte der 20er Jahre auf Grund der Elbschiffahrtsakte vom Jahre 1821, erhielt jedoch, wie in anderen Staaten so auch hier, durch die Additionalakte vom Jahre 1844 erneute Anregung und wurde nunmehr mit größerem Nachdruck durchgeführt. Frühere Bauten lassen sich kaum über den Anfang des letztvergangenen Jahrhunderts feststellen.

Die Korrektion des Stromes erfolgte im Laufe der Jahre durch den Bau von Buhnen und zwar in Rücksicht auf Mittelwasserhöhe, wie denn überhaupt die Regulierung der anhaltschen Elbe nur für Mittelwasserhöhe erfolgt ist. Dadurch wird der Übelstand gezeitigt, daß nach höheren Wasserständen vielfach Versandungen zurückbleiben, die allerdings schon bei geringer

Digitized by Google

Nachhilfe durch Baggern vom Strome aus eigner Kraft beseitigt werden. Im übrigen besteht die Stromsohle fast ausnahmslos aus Kies und losem Sande, während die Ufer zumeist thonigen Untergrund haben. Die regelmäßig vorgenommenen Räumungen befördern noch bis in die neueste Zeit Baumstämme nicht selten bis zu 20 m Länge, auch vielfach Steine zu Tage. Erstere besonders bilden eine bedeutende Gefahr für die Schiffahrt, zumal wenn sie durch die Kette aufgerichtet werden. Infolge der bis zu Ende der 60er Jahre lediglich durch nicht einmal zahlreiche Buhnen bewirkten Regulierung ließ die anhaltsche Elbstrecke trotz allmählicher Besserung noch viel zu wünschen übrig. So waren 1869 noch 20 Fahrwasserstellen teilweise bis zu 0,54 m unter der vereinbarten Fahrwassertiefe von 0,94 m beim bekanntesten niedrigsten Wasserstand. Erst durch den im Lauf der 70er und 80er Jahren erfolgten Bau von Deck- und Parallelwerken — von letzteren waren bis 1894 14 344 m erbaut — besserten sich die Fahrwassertiefen, doch waren in letzterem Jahre immer noch 5 flachste Stellen allerdings nur noch bis 0,75 m vorhanden, während dann 1896 nur noch eine seichte Fahrstelle auf der mit Preußen gemeinsamen Strecke bei Steckby gepeilt wurde. Somit ist im wesentlichen im Anhaltschen die erstrebte Fahrwassertiefe erreicht worden.

Für die preußisch-anhaltschen Elbstrecken unterhalb Rietzmeck war durch mehrere formlose Übereinkommen, wie bereits erwähnt, schon seit den 60er Jahren zwischen beiden Staaten ein gemeinsames Vorgehen, bezüglich der Korrektionsarbeiten jedoch ohne Vereinbarung eines bestimmten Plans oder Einhaltung einer bestimmten Frist, festgelegt.

Die vom Staate Anhalt im Laufe der Jahre 1844 bis 1870 im Interesse der Elbschiffahrt für Regulierungen und Räumungen aufgewendeten Kosten lassen sich durchschnittlich auf jährlich 57 000 Mark berechnen.

Die Lauflänge der anhaltschen Elbstrecke und der preußischen bis zur Saalemündung beträgt 66,4 km, ungefähr in der Mitte dieser Strecke mündet die Mulde, ungefähr am Ende derselben die Saale. Das durchschnittliche mittlere Gefälle des Stromes innerhalb des anhaltschen Gebiets ist 1:5000.

In seinem Unterlaufe liegt dem Elbstrom bei Dömitz und Boitzenburg auf kurze Strecken mecklenburgsches Gebiet an und zwar vornehmlich auf dem rechten Ufer auf 9 beziehungsweise 12,5 km, während die entsprechenden Strecken des linken Ufers nur 1 beziehungsweise 2,5 km lang sind.

Wie fast auf dem ganzen Strom, so ist auch in Mecklenburg erst seit der Mitte der 30er Jahre des letzten Jahrhunderts neben dem Interesse

Digitized by Google

des Uferschutzes das der Schiffahrt mit berücksichtigt worden. Dasselbe trat dann im Lauf der Jahrzehnte in gleichem Verhältnisse wie bei den anderen Staaten mehr und mehr in den Vordergrund. Die Arbeiten, welche der mecklenburgsche Staat ausführen ließ, bestanden in Stromkorrektionen und Baggerungen, sowie in regelmäßiger Erhaltung einer schiffbaren Stromstrecke.

Diese Arbeiten geschahen nach dem schon erwähnten Vertrage vom 1. Mai 1873 in Übereinstimmung mit Preußen mit der Verpflichtung jedes Staates, mit seinen Korrektionsbauten bis zur Normaluferlinie vor-, aber nicht über dieselbe hinauszugehen, jedoch nicht unter Vereinbarung eines bestimmten Plans oder einer bestimmt einzuhaltenden Frist. Dagegen verpflichtete sich jeder der beiden Staaten zur Aufwendung von jährlich mindestens 4000 Thlr. auf seiner Strecke bis zur planmäßigen Durchführung der Korrektion und zu jährlicher Benachrichtigung über die geplanten Maßnahmen.

Aufwendungen seitens Preußens, Anhalts und Mecklenburgs im Interesse der Schiffahrt der Elbe:

1. Einmalige innerhalb der Jahre 1871 bis 1900.

A. Seitens Preußens.

a) Im Bereich der Elbstrombauverwaltung:

für Stromkorrektionen u. s. w., Baggerungen u. s. w.	24 076 215	Mark,
für Hafenbauten	1 162 471	„

b) Im Bereich des Regierungsbezirk Lüneburg:

für Stromkorrektionen u. s. w., Baggerungen u. s. w.	1 362 700	„
Insgesammt seitens Preußens	26 601 386	Mark.

B. Seitens Anhalts:

für Stromkorrektionen u. s. w., Baggerungen u. s. w.	4 257 057	Mark,

C. Seitens Mecklenburgs:

für Stromkorrektionen u. s. w., Baggerungen u. s. w.	1 752 987	Mark.
Mithin insgesamt von Preußen, Anhalt, Mecklenburg .	32 611 430	Mark.

2. Laufende, d. h. Unterhaltungskosten im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich:

A. Seitens Preußens:

a) Im Bereich der Elbstrombauverwaltung	1 038 469	Mark,
b) Im Bereich des Regierungsbezirks Lüneburg . . .	123 700	„
Insgesamt	1 162 169	Mark.
B. Seitens Anhalts	59 556	„
C. Seitens Mecklenburgs	55 074	„
Mithin insgesamt von Preußen, Anhalt, Mecklenburg .	1 276 799	Mark.

Digitized by Google

Die Schiffahrt auf der Elbe ist frei.

Die Einnahmen aus den Hafen- u. s. w. Gebühren decken ungefähr die für Instandhaltung derselben erforderlichen Kosten.

Die Saale mit der Unstrut.

Die Saale entspringt am Zellerfels im Fichtelgebirge und durcheilt als Gebirgswasser den Frankenwald bis Rudolstadt, um sodann in meist breitem, offenem Thal ruhigen Laufes in nördlicher Richtung der Elbe zuzuströmen, welche sie unterhalb Barby bei Saalhorn erreicht.

Die bemerkenswertesten Zuflüsse sind linksseitig die Unstrut und Bode, rechtsseitig die Elster.

Erstere nimmt ihren Ursprung auf dem Eichsfelde und führt, zuerst eingeengt, später in breitem Laufe von Bretleben an schiffbar gemacht, bei Naumburg ihr Wasser der Saale zu, die von da an nun ebenfalls schiffbar wird.

Beide Flüsse vereint bilden eine zusammenhängende Wasserstraße, eine wertvolle Verbindung des unteren Thüringens mit der Elbe — und das schon von alten Zeiten her.

Wird der Unstrutschiffahrt erst verhältnismäßig spät in einem Lehnsbriefe, d.d. Dresden, den 22. Mai 1612, Erwähnung gethan, nach welchem dem Bürgermeister Sixtus Braun zu Naumburg nebst seinen Erben ein Erbschiff auf Saale und Unstrut gewährt wird, so weist die Kunde über die Schiffbarkeit der Saale, wie schon an anderer Stelle ausgeführt, bis in das 10. Jahrhundert zurück.

Vielfache Nachrichten lassen gerade den Schiffsverkehr auf der Saale schon im Mittelalter hervortreten und gestatten damit Rückschlüsse auf die Beschaffenheit des Flusses: so wurde dem unterhalb Halle belegenen Kloster Neuwerk im Jahre 1152 vom Erzbischof Wichman zu Magdeburg das Privilegium erteilt, mit einem Schiffe Salz zu transportieren und Holz wieder zurückzubringen; so sind bereits um die Mitte des 14. Jahrhunderts Schiffsschleusen auf der untern Saale vorhandern, die allerdings, da aus Holz hergestellt, durch Eisgang und Hochwasser oft der Zerstörung ausgesetzt waren; so wurden ferner in demselben Jahrhundert auf Grund von Privilegien mecklenburgscher Herzöge seitens der Stadt Lüneburg umfassende Arbeiten zur Schiffbarmachung der Saale durchgeführt, um das für die Lüneburger Salzsiedereien notwendige Holz herbeizuschaffen. Eine Reihe solcher Anlagen ist noch bis in die neuere Zeit von Lüneburg unterhalten worden.

Digitized by Google

Unter dem 21. Oktober 1530 wurde dem Erzbischof Albrecht von Magdeburg durch Kaiser Karl V. das Privilegium der freien Schiffahrt auf der Saale verliehen, noch nicht 30 Jahre später wurde auf der Moritzburg in Halle ein Vergleich zwischen den Häusern Sachsen und Anhalt geschlossen, daß die Schleusen der Saale stets erhalten bleiben sollten und das Jahr darauf eine Schleuse bei Bernburg gebaut, da diejenigen von Kalbe und Alsleben nicht genügten.

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts widmete der Große Kurfürst den Schiffbarkeitsverhältnissen des Flusses sein werkthätiges Interesse und sein Nachfolger Friedrich I. ließ eine ganze Reihe von Schleusen neu und massiv herstellen; so wurde der Bau der Schleuse bei Trotha 1694 begonnen, auch wurden auf Veranlassung Friedrichs seitens Anhalt-Bernburgs die Schleusen zu Gimritz, Wettin, Rothenburg, Alsleben, Bernburg und Kalbe neu erbaut.

Weiterhin wurde der Fluß am Ende des 18. Jahrhunderts von Weißenfels bis zur Mündung der Unstrut, sodann diese bis Bretleben aufwärts laut Dekret Kurfürst Friedrich IV. zu Sachsen reguliert und verbessert, allerdings die Saale infolge der Kriegszeiten nicht ganz in dem geplanten Umfange.

Die Kosten betrugen 528 750 Thaler, für damalige Zeiten eine hohe Summe. Im April 1795 wurde auf Höchsten Befehl die Schiffahrt gegen Erlag eines Schleusengeldes eröffnet, nachdem als letzte die Schleuse bei Ritteburg im Jahre 1794 erbaut worden war.

Dieser Ausbau der Unstrut hat sich in seinen späteren Wirkungen als ziemlich zufriedenstellend erwiesen, auch sind die im Interesse der Schiffahrt durchgeführten Arbeiten der Vertiefung der Fahrrinne infolge des thonigen Untergrundes wohl gelungen, sowie Durchstiche von Krümmungen im Interesse der Verkürzung und Verbesserung der Fahrstraße erfolgreich für die Ausübung der Schiffahrt gewesen.

Schwer dagegen gestaltete sich die Regulierung der Saale von der Unstrut bis zur Elstermündung.

Eine Reihe bedeutender im Laufe der Zeit ausgeführter Arbeiten und Schleusenbauten, sowie Durchstiche und Krümmungen, Vertiefungen der Fahrrinne u. a. bei Grochlitz, haben die aufgewendeten Kosten nicht gelohnt, so daß auch jetzt noch in der Regel der Unstrutverkehr nur bis Weißenfels geht, von da aus aber ein Durchgangsverkehr nach Merseburg trotz unausgesetzter Arbeiten zur Beseitigung der früher hier zahlreich vorhandenen Bänke sich nicht entwickelt.

Unterhalb Merseburgs verbessert sich die Schiffbarkeit der Saale

Digitized by Google

wesentlich, hier haben sich die Korrektionsarbeiten erfolgreich erwiesen, auch ist der Bau einer Reihe von Schleusen dem Wasserstande förderlich gewesen. So wurden in den Jahren 1818 bis 1822 bei Weißenfels, Dürrenberg, Merseburg, Meuschau Schleusen erbaut, das Burgwerbener Wehr nebst Mühle beseitigt, der Pollschützfall soweit möglich aufgeräumt, wofür insgesamt einschließlich einer Reihe von Nebenarbeiten die Summe von 907 662 Mark aufgewendet wurde. Gleichzeitig wurde die Strecke Meuschau-Halle ausgebaut und die 3 Schleusen zu Planena, Böllberg und Halle in den Jahren 1816 bis 1820 errichtet, auch eine Reihe von Verbesserungen, namentlich Vergrößerungen vorhandener Schleusen durchgeführt. Daran schlossen sich vielfache Uferschutz- und Regulierungsbauten, Baggerungen, auch Durchstiche von Krümmungen, so oberhalb Weißenfels, bei Lobitsch u. a. O.

Für den Ausbau beider Flüsse waren außer den genannten Summen seitens Preußens vor 1848 durchschnittlich im Jahre zwischen 20 000 und 40 000 Mark, seit 1848 bis Ende der 60er Jahre durchschnittlich jährlich 50 000 bis selten 100 000 Mark für Neubau und Unterhaltung ausgegeben.

Während die schiffbare Unstrut in einer Länge von 71 km ganz auf preußischem Gebiete fließt, durchströmt die 175 km lange schiffbare Saale in einem 24 km langen Teil ihres Unterlaufs das Herzogtum Anhalt, außerdem ist eine Strecke von $6^1/_2$ km des Flußlaufs Preußen und Anhalt gemeinsam. Die Behandlung des Flusses geschieht seitens beider Staaten in Übereinstimmung.

Die 70er Jahre brachten für Saale und Unstrut vornehmlich seitens Preußens eine Reihe wesentlicher Regulierungsbauten. Die größten Summen kostete hierbei die Saale, deren Beschaffenheit die Erreichung der erstrebten Fahrtiefe erschwerte, auch die Vermehrung der schon ohnehin zahlreichen Stauwerke verlangte, damit der Stau sicher und unbedingt in die oberhalb gelegene Schleuse zurückreichte.

Trotzdem bestanden noch in den 70er Jahren Strecken, in denen unterhalb der Schleusen der Wasserlauf dem natürlichen Gefälle folgte, daher immer neue Korrektionen zur Zusammenhaltung des Wassers notwendig machte. Dazu beeinträchtigten die Überschlagswasser der Wehre und die Hochwasser die Wirkung der Korrektionen, indem sie die Schleusen vollständig überströmten und die zwischen den Stauwerken liegenden Strecken als freier Strom durchflossen, wodurch immer wieder Verflachungen, Uferabbrüche und Betterweiterungen hervorgerufen wurden, die eine Verringerung der Fahrtiefe erzeugten. Daher war eine den einzelnen lokalen Verhältnissen jeder Strecke entsprechende Korrektionsform geboten.

Digitized by Google

In diesem Sinne wurden neben Beseitigung von Schiffahrtshindernissen und älteren Geschieben durch Baggerungen Korrektionsarbeiten vorzugsweise durch Anlage von Buhnen, später mehrfach zu deren Ergänzung durch Anlage von Deck- und Parallelwerken mit eventueller Anlage von Vorschwellen zur Ausführung gebracht.

Zugleich wurde Bedacht genommen, durch Ausbau der Parallelwerke mit dem gewonnenen Baggermaterial dem Flußlaufe unterhalb der Mittelwasserlinie eine geschlossene Bahn anzuweisen, was sich besonders im untern Saalelauf von Kalbe bis zur Elbmündung sehr bewährte.

Dennoch genügten diese Teilarbeiten nicht und so wurde nach Bewilligung von 4 000 000 Mark. — 992 000 Mark für die Unstrut, 3 008 000 Mark für die Saale — zu einer durchgreifenden Regulierung geschritten, welche in den Jahren 1882 bis 1895 zur Ausführung gelangte.

Diese Regulierung erstrebte durch Schaffung eines Normalprofils für Mittelwasser die Erreichung einer Minimalwassertiefe beim kleinsten bekannten Wasserstande für die Unstrut von 0,80 m, für die Saale von der Unstrutbis zur Elstermündung von 0,70 m und von dort abwärts bis zur Mündung eine solche von 0,94 m entsprechend derjenigen der Elbe.

Hierzu wurden die Flußläufe einer Anzahl umfangreicher Arbeiten unterzogen: Baggerungen, Sprengungen des Untergrundes, Begradigungen der Strombetten mittels Durchstichen, Herstellung von Buhnensystemen, sowie Deck- und Parallelwerken an den Ufern in den außerhalb der Stromweite der Wehre liegenden Flußstrecken, Verbauung der Stromschnellen durch Grundschwellen.

Die Tiefen hatten noch während der Bauzeit von 1882 bis 1895 außerordentlich geschwankt; so waren noch in den allerdings sehr trockenen Jahren 1892 und 1893 auf den unteren Saalestrecken flachste Stellen von von 0,56 m, ja 0,36 m gewesen. In den letzten Jahren bis 1900 sind jedoch die erstrebten Fahrwassertiefen durchweg erreicht worden, auch hat sich der Stromstrich von den Parallelwerken längs der einbiegenden Ufer gehalten und gut ausgebildet.

Die Breite des Saaleflusses bei Mittelwasser schwankt von 39 m (Großheringen) bis zu 91 m (Weißenfels) und wird bei Kalbe auf 56,5 m eingeschränkt, weil bei niedrigem Elbwasserstand das Wasser in der Saale rasch abläuft, wodurch die Schiffahrt erschwert wird.

Die in der Unstrut und untern Saale befindlichen Stauanlagen, ursprünglich lediglich zum Zwecke der Ausnutzung der Wasserkraft für gewerbliche Zwecke großenteils schon im Mittelalter hergestellt, werden z. Z.

Digitized by Google

durch die Schiffahrt auf der Unstrut in 12, auf der Saale in 17 Schleusen umgangen, deren Alter, wie schon erwähnt, teilweise ebenfalls um Jahrhunderte zurückreicht. Die nutzbaren Längen der Saaleschleusen, deren neueste und bedeutendste die im Jahre 1891 vollendete Kalber Schleuse ist, schwanken zwischen rund 50 m und 56 m, die nutzbaren Breiten derselben wechseln zwischen rund 5,50 m und 6,50 m, während diejenigen der Unstrut durchschnittlich Längen von rund 50,5 bis 50,8 m und insgesamt Breiten von 5,65 m besitzen.

Das Gefälle der Saale bei mittlerem Wasserstande ist bei der Schleuse von Beudiz (Weißenfels) 1,10 m, bei der von Halle 1,25 m und bei der Kalber Schleuse 1,99 m, das der Unstrut bei mittlerem Wasserstande bei der Schleuse von Ritteburg 1,14 m und bei der untersten Schleuse, der von Freyburg 0,87 m.

Insgesamt ist das mittlere Gefälle der Saale 1:532, das der Unstrut 1:552.

Hafenanlagen an der Saale sind bei Halle, Trotha und Salzmünde.

Der Sophienhafen bei Halle ist fiskalisch, hat 72 a an Umfang und 220 m nutzbarer Uferlänge; außerdem hat der Hallesche Speditionsverein dort 560 m lange Ladeplätze.

Der Trothaer Hafen bietet 250 m, der Salzmünder 120 m nutzbarer Uferlänge, letzterer, eisenbahnfiskalisch, hat 65 a an Umfang, beide letztere verfügen über Eisenbahnanschluß.

Zum Laden und Löschen der Waren ist an beiden Flüssen eine reiche Anzahl teils fiskalischer, teils gemeindlicher, aber auch privater Lade- und Liegeplätze vorhanden und zwar bieten an der Unstrut 30 Orte insgesamt rund 5000 m, an der Saale außer den genannten Häfen ebenfalls 30 Orte insgesamt rund 4000 m für diese Zwecke.

Die Schiffahrt auf der Unstrut und der Saale zahlt, da beide Wasserläufe kanalisiert sind, Abgaben in Form von Schleusenzöllen und zwar preußischerseits nach dem Tarif vom 27. Dezember 1871 — Gesetzsammlung 1872 S. 67 u. f. w. — entsprechend der Tragfähigkeit der Schiffe und der Art der Güter, im wesentlichen nach Rohgut und Stückgut.

Die 1. Klasse für 5 Tonnen 30 Pf. (jedoch nicht mehr als 7 Mark), die 2. Klasse für 5 Tonnen (Massengüter) 15 Pf. (jedoch nicht mehr als 2 Mark).

Bergfahrende Schiffe, deren Ladung die Hälfte ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen die Hälfte, aber nicht mehr als 3 Mark 50 Pf.; leere Fahrzeuge ein Sechstel, aber nicht mehr als 1 Mark 20 Pf.

Diese Schleusenzölle werden erhoben: auf der Unstrut bei Ritteburg,

Digitized by Google

Nebra und Freyburg, auf der Saale seitens Preußens bei Beuditz (Weißenfels), Halle, Alsleben und Kalbe (in Wettin nur für den Lokalverkehr), seitens Anhalts — im übrigen ganz analog den preußischen Schleusengeldern — in Bernburg.

Aufwendungen seitens Preußens und Anhalts im Interesse der Schiffahrt der Saale und Unstrut.

1. Einmalige innerhalb der Jahre 1871 bis 1900.

A. Seitens Preußens:		
Für Korrektionsbauten u. s. w.	5 150 469	Mark,
Für Neubau der Schleuse u. s. w. zu Kalbe .	431 370	„
B. Seitens Anhalts für Korrektionsbauten u. s. w.	431 447	„
Insgesamt	6 013 286	Mark.

2. Laufende, d. h. Unterhaltungskosten im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich:

A. Seitens Preußens	95 827	Mark,
B. Seitens Anhalts	44 000	„
Insgesamt	139 827	Mark.

3. Einnahmen im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich.

A. Seitens Preußens:		
Aus Schleusengeldern	24 060	Mark,
Aus Weiden-, Kies- u. s. w. und Pachtgeldern	4 042	„
	28 102	Mark.
B. Seitens Anhalts	6 000	„
Insgesamt	34 392	Mark.

Die Havel.

Sowohl an Wasserzubringung als an Bedeutung des eigenen Schiffahrtsgebietes, wie desjenigen ihrer Nebengewässer bildet die insgesamt 361 km lange Havel den wichtigsten Zufluß der Elbe.

Aus dem mecklenburgschen Seengebiet hervorgehend, vollzieht sich auch der weitere Lauf des Flusses durch eine lange Kette von Seen, deren Abfluß vielfach durch Schleusen geregelt wird. So hat der Fluß bei gleichmäßigem, nicht zu reichlichem Wasserzufluß den Vorzug eines ziemlich stetigen Wasser-

[1] Die Einnahmen der Wasserbauinspektionen Naumburg und Halle aus den Schleusengeldern haben sich innerhalb der Jahre 1896 bis 1900 wie folgt gestaltet: 4018 Mark, 3452 Mark, 2939 Mark, 2430 Mark, 2271 Mark beziehungsweise 9398 Mark, 11 146 Mark, 12 281 Mark, 10 856 Mark, 8861 Mark.

Digitized by Google

standes, zumal er schon in seinen oberen Strecken innerhalb Mecklenburgs vielfach kanalisiert ist. Das mittlere Gefälle des Gesamtlaufs beträgt 1:7876.

Das Flußbett besteht im wesentlichen aus Sand, weist jedoch in den zahlreichen seeartigen Verbreiterungen auch moorige Ablagerungen auf.

Fast das gesamte vom Havelfluß durchströmte ebene Gebiet, insbesondere auch das seiner Nebengewässer, der Dosse mit dem Rhin und der Spree mit der Dahme ist von einer großen Anzahl regulierter, natürlicher kleiner Wasserläufe und Kanäle durchzogen, welche in Verbindung mit den erwähnten Seen ein weit verzweigtes Netz mehr oder minder schiffbarer Wasserstraßen bilden, dessen Hauptlinie der Havelfluß selbst ist, der seinerseits als Hauptschiffahrtsstraße durch den Finowkanal mit der untern Oder und durch den Plauer- beziehungsweise Ihlekanal mit der Mittelelbe, sodann durch die Spree und den Oberspreekanal mit der mittleren Oder in Verbindung steht, somit innerhalb des durchschnittlich nicht mehr als 150 km breiten durch Elbe und Oder begrenzten Gebiets den Zusammenhang der Schiffahrt dieser beiden Ströme darstellt.

Die Korrektionsbauten der Havel reichen in ihrem Beginn teilweise im Verein mit den zum Zweck der Entwässerung vorgenommenen zahlreichen dortigen Kanalisierungen und Kanalbauten bis in das 17. Jahrhundert zurück und wurden mit zeitweiligen Unterbrechungen in den folgenden Jahrhunderten fortgesetzt, sie bestehen im wesentlichen in Durchstichen und Coupierungen zur Abkürzung und Vertiefung des Fahrwassers.

Dieselben dehnten sich seitens Preußens und Mecklenburgs schon auf die Schiffbarmachung der obern Havel aus in richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit dieser als einer Hauptzufuhrstraße für das weitverzweigte Netz der sich anschließenden Wasserstraßen.

Vornehmlich in forstfiskalischem Interesse wurde später in den Jahren 1878 bis 1880 der Rheinsberg-Zechliner Kanal mit der Schleuse bei Wolfsbruch zur Verbindung der von Rheinsberg bis zur mecklenburgschen Grenze gelegenen Seen mit der Havel neu erbaut.

Zur Verbesserung der Schiffahrtsstrecke Fürstenberg-Zehdenik einschließlich fünf neuer Stauen mit den erforderlichen Schiffsschleusen sind sehr wesentliche Aufwendungen, bis 1871 gegen 580 000 Mark, gemacht worden. Es wurde hier eine Fahrtiefe von ca. 1,50 m auch bei kleinerem Wasserstande geschaffen.

Auf dem Havellauf Zehdenik-Liebenwalde, der sich in einer außerordentlich großen Anzahl von Windungen bewegt, war schon um das erste Viertel des vergangenen Jahrhunderts der untere Teil des später aus-

Digitized by Google

gebauten Voßkanals mit einem Kostenaufwand von 79 000 Thalern erbaut worden.

Ebenfalls schon in den 20er Jahren wurde weiter flußabwärts auf der mittleren Flußstrecke der Malzarkanal hergestellt und Anfang der 30er Jahre an Stelle der Düsterlaker mit einer neuen Schleuse bei Liebenwalde versehen, zugleich auch bis Friedrichsthal verlängert; Ende der 30er Jahre schloß sich hieran die Vertiefung und Begradigung der bereits kanalisierten Faulen Havel. Diese Bauten kosteten insgesamt die Summe von 324 000 Thalern.

Anfang der 80er Jahre wurde schließlich zur Umgehung der schwierigen Havelstrecke Zehdenik-Liebenwalde der obenerwähnte Ausbau des Voßkanals als Seitenkanal auf dem linken Havelufer vollzogen und der Kanal mit 2 Schiffsschleusen versehen. Der Voßkanal, wie andere zur Verbesserung der Schiffahrt neben dem vielfach gewundenen Havellauf erbauten Kanäle, bildet gewissermaßen einen Durchstich zur Begradigung des Flußlaufs, von welch' letzterem er gespeist und durch eine Reihe von Schleusen abgeschlossen wird. Mit seinem unteren schon oben erwähnten Teil mündet der Voßkanal in den Finowkanal und beschließt damit den Lauf der oberen Havelwasserstraße, der sich nun von hier bis zur Spreemündung die mittlere Havelwasserstraße anschließt.

Auch auf dieser zunächst bis Oranienburg waren wiederum bedeutende Korrektionsbauten notwendig, teils zur Vertiefung der Fahrrinne, teils zur Beseitigung beziehungsweise Überwindung der vielfachen Krümmungen des Flusses, außerdem waren und sind fortgesetzte Baggerungen bei Friedrichsthal durch die Einmündung der viel Sand mit sich führenden Schnellen Havel geboten.

Eine weitere Strecke des Flusses unterhalb Oranienburg nötigte schon in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts durch die geringe Tiefe und die scharfen Krümmungen zur Anlage eines westlich dem Flußlaufe sich hinziehenden Kanals, des Oranienburger Kanals, mit zwei massiven Schleusen, am untern Ende der Oranienburger, am oberen Ende der Pinnower Schleuse. Die Baukosten betrugen 669 000 Mark, die jedoch durch demnächstige Herstellung von zweischiffigen Parallelschleusen in den 50er Jahren um weitere 413 000 Mark anwuchsen.

Bei Oranienburg wurde der die Schiffahrt der Stadt führende Flußlauf in den 70er Jahren verbessert und im Jahre 1879/80 mit der massiven Friedenthaler Schleuse versehen, wodurch die Verbindung mit dem östlichen Ende des Ruppiner Kanals und dadurch auch mit dem Oranienburger Kanal hergestellt wurde. Dieser selbst wurde Ende der 70er Jahre um

Digitized by Google

$2^1/_2$ km verlängert, auch zu gleicher Zeit der Flußlauf bis Hennigsdorf in einer Länge von 5 km gerade gelegt, vertieft und in seinen Ufern befestigt, ebenso wurde der alte Teil des Oranienburger Kanals wesentlich vertieft und verbreitert.

Der Oranienburger Kanal, der die Havelschiffahrt im wesentlichen führt, kreuzt wiederum in gleichem durch die Friedenthaler Schleuse hergestellten Niveau im Kreuzkanal die nach Westen sich abzweigende Ruppiner Wasserstraße, deren Schiffahrt er ebenfalls aufnimmt.

In dem Ruppiner Kanal liegen 3 massive Schleusen; seine Einmündung in den durch 2 Leitmolen geschlossenen Cremmer See vermittelt durch die untere Rhin, den Ruppiner See, sodann die obere und Lindower Rhin die Schiffahrt bis zum Gudelack-See hinauf.

Von der unteren Rhin zweigt sich in südwestlicher Richtung die bis Fehrbelliner Stauarche reichende Fehrbelliner Wasserstraße ab.

Der Havelfluß durchläuft oberhalb Spandaus den Tegeler See, von welchem nach Westen der Niederneuendorfer Kanal nach Briesetang abgeht, und nimmt unterhalb Spandau, unfern der Spandauer Schleuse die Spree in sich auf. Auch auf dieser Strecke benötigte der Fluß einer Reihe von Regulierungsbauten, um die der Schiffahrt mannigfachen Schwierigkeiten zu beseitigen, so der Herstellung von Uferdeckungen, ferner fortgesetzter Baggerungen zur Entfernung der Sinkstoffe, welche die Spree in Berlin aufgenommen hat und hier abzulagern pflegt.

Mit der Einmündung der Spree beginnt der untere Havellauf.

Bei Tiefenwerder wurde die große Serpentine des Flusses vermittels eines Durchstiches beseitigt, auch der Fluß ausgebaggert, so daß hier die Fahrrinne selbst bei Niedrigwasser eine Tiefe von 1,26 m hat. Auf der sogenannten Pichelsdorfer Havel unterhalb Spandau ist der Fluß in den Jahren 1879/80 Regulierungsbauten und Baggerungen unterworfen worden, auch hat man die Flußlinie auf dem Gebiete der zum großen Teil sich weithin erstreckenden Seen durch Molen mit Einfahrtssignalen wesentlich verbessert.

Neben dieser Flußlinie ist jedoch, da die zahlreichen Brücken in Potsdam sich dem durchgehenden Schiffsverkehr hinderlich zeigten, auch die Verbindung mit dem den Weststürmen ausgesetzten Schwielochsee der Schiffahrt nicht ungefährlich war, in den 70er Jahren der Sakrow-Paretzer Kanal durch Erweiterung einer Anzahl kleiner Schiffsgräben und Durchstechung von Inseln und Landzungen erbaut, und Ende der 80er Jahre noch bedeutend verbessert, vertieft und mit Uferschutz versehen worden.

So führen also auch hier zwei Wasserstraßen neben einander hin: der

Digitized by Google

Sakrow-Paretzer Kanal als wesentliche Abkürzung und die sogenannte Potsdamer Havel, welche Anfang der 80er Jahre ebenfalls reguliert und ausgebaggert wurde.

Aber auch nach der Wiedervereinigung beider Straßen erwies sich eine Geradelegung vermittels vier Durchstichen erforderlich, auch gelangte der Dammgraben bei Ketzin zum Ausbau. Auch hier kann nun der eigentliche alte Havellauf oder der Durchstich als Fahrstraße benutzt werden. Ebenso führen durch die Stadt Brandenburg zwei Schiffahrtswege, der ältere durch den Stadtgraben nach der hölzernen, im 17. Jahrhundert erbauten Stadtschleuse, der andere neue vermittels eines Durchstichs nach dem Beetzsee hergestellte mit einer massiven Vorstadtschleuse von 8 m Thorweite. An letzteren See, in den der Unterkanal der Vorstadtschleuse mündet, reiht sich in nördlicher Richtung eine Anzahl von Seen an, deren früher kurze und flache Verbindungsgräben nunmehr zu einer Wasserstraße Beetzsee-Riewendtsee für kanalmäßige Fahrzeuge ausgebaut ist.

Unterhalb Brandenburgs bis in den Plauer See ist die Fahrstraße der Havel für die Schiffahrt günstig, ohne jedoch auch hier der Baggerung und des Uferschutzes entraten zu können. Der Plauer See selbst bietet mehr als hinreichende Tiefe; nach dem Verlassen desselben zieht der Fluß in breitem, jedoch vielfach sehr gewundenem Laufe bis Rathenow, wohin sich noch der Rückstau des Hauptstromes der Elbe bemerkbar macht. Oberhalb und unterhalb dieser Stadt und bis zur Einmündung in die Elbe waren mancherlei Regulierungen: Durchstiche, Coupierungen, Legung von Buhnen, Leit- und Deckwerken zu häufigen Einschränkungen des Flußbetts bis zu einer Normalbreite von 55 m notwendig, auch wurde in den 80er Jahren die Erweiterung der Stadtschleuse in Rathenow, sowie neuerdings dort der Bau einer Hauptschleuse ausgeführt.

Die Gebührenfrage auf der Havel regelt der am 27. Dezember 1871 ausgegebene „Tarif, nach welchem die Abgabe für das Befahren der Wasserstraßen zwischen der Oder und der Elbe zu erheben ist" (der sog. Tarif der Märkischen Wasserstraßen) mit Abänderungsbestimmungen vom 31. Dezember 1874 und vom 27. Juli 1892.

Danach werden Schiffsabgaben erhoben:

Von Schiffen für je 5 Tonnen der Tragfähigkeit

1. Beladen mit Gütern der Klasse I. 40 Pf.,
2. Beladen mit Gütern der Klasse II. 20 Pf.,
3. Leer . . . . . 1 Pf.

Die Klasse I. umfaßt die Güter, die nicht der Klasse II. zugehörig sind.

Digitized by Google

Zur Klasse II. gehören Massengüter: Holz, Erde, Düngemittel, Eisen, Kalk, Kohlen, Lehm, Salz, Steine, Thon und andere.

Personendampfer werden, auch wenn leer, zu den Sätzen der Klasse I. herangezogen. Sämtliche Schiffe zahlen bei jedesmaliger Durchfahrt einer Hebestelle eine Mindestabgabe von 3 Mark, leere eine solche von 1 Mark.

Abgabenfrei sind Schiffe, welche dem Reiche, dem Könige von Preußen, dem Preußischen Staate gehören oder für deren ausschließliche Rechnung Güter befördern, ferner Schifferkähne u. s. w.

Die Abgabehebestellen sind mit Rücksicht auf den großen Durchgangsverkehr an geeignete Stellen verteilt, wodurch eine sonst unausbleibliche ungleichmäßige Besteuerung der einzelnen Verkehrsstellen, auf denen die Verfrachtung von und nach Berlin die erste Stelle einnimmt, und damit ein Abdrängen der Schiffahrt von den ungünstiger belasteten Wasserstraßen vermieden wird.

Die Hebestellen der oberen Havelwasserstraße sind an den Schleusen in Bischofswerder, Zehdenik und Zaarenschleuse, für den Rheinsberg-Zechliner Kanal an der Schleuse zu Wolfsbruch, die der mittleren Havelwasserstraße an den Schleusen in Spandau, Pinnow und Liebenwalde beziehungsweise Friedenthal, sowie für die Ruppiner, Fehrbelliner und Nieder-Neuendorfer Seitenwasserstraßen an der Tiergartenschleuse beziehungsweise den Schleusen in Hackenberg und Briesetang, endlich die der untern Havelwasserstraße an den Schleusen in Rathenow und Brandenburg.

An der Havel sind Hafenanlagen nur in geringem Umfange, dagegen eine außerordentlich große Anzahl teils gemauerter, teils mit Bohl- beziehungsweise Packwerk befestigter Uferanlagen vorhanden.

An der obern Havel und deren Nebenwasserstraßen ist ganz vornehmlich der Forstfiskus, vereinzelt auch der Domänenfiskus im Besitz von nutzbaren Uferanlagen. Jedoch fehlen auch solche in Privat- und Gemeindebesitz nicht. Es sind hier insgesamt rund 8000 m nutzbarer Uferlänge vorhanden. Auf der mittleren Havelwasserstraße überwiegt der fiskalische Besitz derartiger Anlagen, jedoch steht hier der Umfang der Privatanlagen diesem nicht wesentlich nach, während Gemeindeanlagen nur in geringem Maße vorhanden sind. Insgesamt sind hier rund 1400 m nutzbarer Uferlängen. Auf der untern Havel steht dagegen der ganz überwiegende Teil der nutzbaren Uferflächen im Besitz von Gemeinden, während nur wenige hundert Meter dem Forst- beziehungsweise Domänen, beziehungsweise Eisenbahnfiskus zugehören und ungefähr das Vierfache dieser in Privatbesitz sich befindet. Auf dieser Strecke sind rund 6500 m nutzbarer Uferlänge.

Zu diesen gehören auch die 60 m langen Hafenanlagen Spandaus,

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF

die im Jahre 1859 für den Preis von 2214 Mark geschaffen, im Jahre 1874 Aufwendungen von 3624 Mark für Pflasterung von Zufuhrstraßen, sowie im Laufe der 80er und 90er Jahre 4244 Mark für Ausbaggerungen beanspruchten.

Die Unterhaltungskosten betrugen im Laufe der Jahre 1896 bis 1900 jährlich 72 Mark, die Einnahmen innerhalb derselben Zeit sind dem Magistrat der Stadt Spandau nicht bekannt.

Der in fiskalischem Besitz befindliche Hafen von Brandenburg dient lediglich als Liegeplatz für wasserbaufiskalische Fahrzeuge; im übrigen verfügt die Stadt Brandenburg über rund 200 m gemauerter Anlageplätze.

Die gleichfalls in städtischem Besitz befindlichen Uferanlagen von Potsdam und Rathenow bestehen in rund 140 m beziehungsweise 300 m langen Bohl- und Packwerkanlagen.

Die Abgaben für Benutzung der Uferanlagen sind derartig bemessen, daß neben der Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals aufkommen soll. Wie weit dies in den einzelnen Fällen erreicht wird, richtet sich nach dem Umfang des statthabenden im Verhältnis zu dem rechnungsmäßig in Ansatz gebrachten Verkehr, ist also verschieden. Im übrigen sind hier die Unterhaltungskosten, wie das Beispiel von Spandau darthut, außerordentlich gering.

Aufwendungen seitens des preußischen Staates im Interesse der Schiffahrt der Havel, ihrer Seen und Kanäle:

1. Einmalige innerhalb der Jahre 1871 bis 1900:

Der obern Havelwasserstraße	1611659	Mark,
und ihrer Nebenwasserstraßen.	1520000	„
Der mittlern Havelwasserstraße	3524742	„
und ihrer Nebenwasserstraßen.	415681	„
Der untern Havelwasserstraße	6503949	„
und ihrer Nebenwasserstraßen.	144644	„
Mithin einmalige Aufwendungen von 1871 bis 1900.	13720675	Mark,

2. Laufende, d. h. Unterhaltungskosten betrugen im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich:

Auf der obern Havelwasserstrecke	30619	Mark,
und ihren Nebenstrecken	7005	„
Auf der mittlern Havelwasserstrecke	33927	„
und ihren Nebenstraßen	20662	„

Digitized by Google

Auf der untern Havelwasserstrecke	94 411	Mark,
und ihren Nebenstraßen	13 629	„
Mithin laufende Unterhaltungskosten jährlich.	200 253	Mark.

Die Einnahmen des preußischen Staats aus den Schleusenabgaben im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen jährlich:

Auf der obern Havelwasserstraße	49 498	Mark,
und ihren Nebenstraßen	2 154	„
Auf der mittlern Havelwasserstraße	449 723	„
und ihren Nebenstraßen	1 950	„
Auf der untern Havelwasserstraße	382 878	„
und ihren Nebenwasserstraßen	—	„
Mithin Einnahmen jährlich	886 203	Mark.

Der Plauer- und Ihlekanal.

Der 44 km lange Plauerkanal stellt durch den Plauer See eine Verbindung der Spree und Havel in annähernd gleichem Zuge von Berlin über Spandau mit der mittlern Elbe her.

Diese Verkürzung des Weges von der Mark nach der Elbe ganz besonders nach Schönebeck a. E., von wo die fiskalischen Kähne die Salzfrachten brachten und umgekehrt Holz und Torf zur Heizung der Schönebecker Salzwerke mit zurücknahmen, war s. Z. für Friedrich den Großen wohl der wesentlichste Grund für den Bau des Kanals gewesen, der in den Jahren 1743 bis 1746 mit einem Kostenaufwand von 153 000 Thlrn. zwischen Parey unfern der Elbe und Plaue am Westende des gleichnamigen Sees ausgeführt wurde.

Der Kanal erhielt drei Schleusen, eine massive bei Parey und je eine hölzerne bei Plaue und Cabe. Letztere wurden im Lauf der späteren Zeiten dann auch massiv ausgebaut. Schon zeitig machte sich an dem Kanal die ungünstige vom Elbstrom zu weit entfernte Lage der Pareyer Schleuse bemerkbar, die ein stetiges Versanden des obern Teils der Kanalmündung, eines alten Elbarms, der sogenannten „Baggerelbe", um so weniger zu verhindern vermochte, als bei Niedrigwasser der Elbe deren Wasser um 0,58 m unter dem der Kanalmündung stand.

Die Folge war die Notwendigkeit unausgesetzter sich jährlich wiederholender Baggerungen, die aber doch nur eine mangelhafte Fahrstraße zu schaffen vermochten.

Daher schritt man in den 60er Jahren zum Bau einer Abzweigung vom Plauer Kanal von Seedorf aus in westlicher Richtung nach Niegripp

Digitized by Google

an der Elbe — des Ihlekanals. Der Bau dieser über 30 km langen Wasserstraße, welche drei massive Schleusen bei Niegripp, Ihleburg und Bergzow erhielt, erforderte die Summe von 3 852 000 Mark. In den 80er Jahren erfolgte sodann eine Verbreiterung des Kanals auf 26 m im Wasserspiegel und eine Vertiefung auf ungefähr 2 m Tiefe, auch wurde gleichzeitig zu Plaue und Cade je eine zweite neue Schleuse erbaut, während die alten Schleusen bei Bergzow und Ihleburg erweitert wurden.

Eine Veränderung der Deichbauten bei Parey ermöglichte Ende der 80er Jahre den Ausbau des alten Elbarms bei Parey nach den Abmessungen des östlichen Teils des Plauer Kanals. Die alte Pareyer Schleuse wurde aufgegeben und eine neue gekuppelte über 150 m lange Schleuse weiter elbaufwärts hergestellt, so daß nunmehr der gesamte Plauer Kanal einen gleichmäßigen Ausbau hat und nach dieser Richtung dem Ihlekanal wieder ebenbürtig ist.

Durch diesen Ausbau wurde bei Neu-Derben der Bau einer massiven Kanalbrücke mit zwei Öffnungen notwendig, welche durch ein eisernes Schwimmthor geschlossen werden können, um bei einem etwaigen Bruche des vordern neuen Deichs den früher durch die alte Pareyer Schleuse bewirkten Hochwasserabfluß im Zuge des alten Deichs wieder herzustellen.

Die Gebührenfrage auf beiden Kanälen ist durch den am 27. Dezember 1871 ausgegebenen „Tarif, nach welchem die Abgabe für das Befahren der Wasserstraßen zwischen der Oder und der Elbe zu erheben ist" mit Abänderungsbestimmungen vom 31. Dezember 1874 und vom 27. Juli 1892, also ganz analog derjenigen auf Spree und Havel, geregelt.

Die Abgabehebestellen sind bei Niegripp, Parey und Plaue.

An Liegeplätzen bietet der Ihlekanal rund 1000 m., der Plauer rund 500 m Raum.

Aufwendungen seitens des preußischen Staats und von Gemeinden im Interesse der Schiffahrt für Plauer- und Ihlekanal.

1. Einmalige innerhalb der Jahre 1871 bis 1900.

A. Seitens des Staates:

Regulierungsbauten der Strecke Niegripp-Plaue . . .	3 226 530	Mark,
Regulierungsbauten der Strecke Parey-Seedorf . . .	1 443 460	„
Brückenerweiterungen bei Cade u. s. w.	157 955	„
	4 827 945	Mark.

B. Von Gemeinden:

Für Herstellung von Einstichen, Anlegestellen u. s. w. .	139 713	Mark,
Insgesamt	4 967 658	Mark.

Digitized by Google

2. Laufende, d. h. für Unterhaltungskosten seitens des Staats im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich 31323 Mark.

Einnahmen aus den Abgaben der Hebestellen Niegripp, Parey und Plaue im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich . . . . . 150713 Mark.

Die Spree von Berlin einschließlich bis zur Havel.

Die Spree entspringt auf dem Gebirge, welches die Oberlausitz von Böhmen trennt, durchzieht sodann nach dem Eintreten in die Ebene in einer reichen Anzahl von Verzweigungen den Spreewald, an dessen unterm Ende bei Leibsch sie schiffbar wird. Von hier abwärts bis zum Wargensee, von welchem sich bei Neuhaus der Oberspreekanal zur Oder abzweigt, fließt die Spree durch eine Anzahl von Seen u. a. den Schwielochsee. Während der Fluß in seinem obern Lauf vielfach behufs Ausnutzung durch Industrien gestaut ist, ist auf der ganzen Strecke von Leibsch an nur das Mühlenwehr und die seit Ende der 80er Jahre massive Schleuse bei Cossenblatt vorhanden.

Ufer- und Korrektionsarbeiten sind auf diesen Strecken schon seit Anfang des letzten Jahrhunderts ausgeführt und auch später ist am Laufe des ungefähr von Neuhaus an westwärts ziehenden Flusses zeitweise immer viel im Interesse der Schiffahrt geschehen. Jedoch vermochten alle die zahlreichen, vornehmlich in den 20er und sodann in den 40er Jahren vorgenommenen Regulierungsbauten den Flußlauf nicht zu einer dem stetig wachsenden Verkehr voll genügenden Schiffahrtsstraße zu gestalten.

Für die vorliegende Arbeit kommt die Spree erst in in ihrem Laufe innerhalb Berlins und sodann bis zur Mündung in die Havel in Betracht.

Die Länge dieser Spreestrecke beträgt 15 km. Das Gefälle verteilt sich auf den ganzen Lauf des Flusses sehr ungleichmäßig: das mittlere Gefälle wechselt im Unterlaufe von 1:10300 bis 1:9505 und beträgt für den ganzen Fluß 1:858.

Die Zunahme der Schiffe und ihrer Größe in Berlin ließ in den Jahren 1886 bis 1893 den Staat zu einer durchgreifenden Regulierung des Spreelaufs innerhalb der Stadt schreiten. Diese Regulierung umfaßte den Ausbau von Normaluferlinien am Flußlauf, die Schaffung einer Mindesttiefe von 2 m, die Herstellung eines neuen, dritten Schiffahrtsweges zwischen Ober- und Unterwasser der Spree durch Errichtung einer Schiffsschleuse nebst Wehr neben den erweiterten Stauwerken des

Digitized by Google

Mühlendamms, endlich die Senkung des Hochwasserspiegels der Spree bis zu einem Maße, welches die Umwandlung der vorhandenen beweglichen Brücken in feste ermöglichte. Zugleich erwies sich eine gründliche Reinigung des Flußbettes der Spree durch Baggerungen schon aus dem Grunde notwendig, um die den alten Kanälen entströmten Unratsmassen, die als Sinkstoffe sich abgelagert hatten, zu beseitigen.

Diese Arbeiten, vom Staate begonnen, wurden auf Grund eines Vertrages vom Jahre 1888 demnächst von diesem und der Stadt Berlin gemeinsam zu Ende geführt, wobei als leitender Gesichtspunkt geltend war, daß dem Staate lediglich die Verbesserung der Schiffahrt, der Stadt Berlin aber im wesentlichen die Erledigung der andern Aufgaben zufiel. Dementsprechend trat eine Verteilung nach Maßgabe des Kostenanschlags von 11 000 000 Mark derart ein, daß die Kosten für die Brückenveränderungen u. s. w. in Höhe von 4 600 000 Mark von der Stadt allein, dagegen die restierende Summe von 6 400 000 Mark zu gleichen Teilen vom Staate und der Stadt getragen werden sollte.

Bezüglich der Brücken sei hier eingeschaltet, daß nach der im Jahre 1876 erfolgten Übernahme der bis dahin der Staatsregierung obliegenden Verpflichtung zum Bau und zur Unterhaltung der Brücken seitens der Stadt Berlin diese bis zum Jahre 1900 unter Aufwendung von etwa 16 860 000 Mark 30 größere ältere Brücken von Grund aus neu gebaut hat, wesentlich mit, weil diese wegen ihrer geringen Höhe über dem Wasserspiegel, ihrer geringen Lichtweite und ihrer ungünstigen Planlage ebensoviele und in den meisten Fällen sehr erhebliche Schiffahrtshinderniße gebildet hatten. Wie hoch allerdings von dieser Summe die Verbesserung der Schiffahrtsverhältniße im Verhältnis zur Erleichterung des Verkehrs zu bewerten sein mag, muß dahin gestellt bleiben[1].

Von den der Stadt zufallenden 3 200 000 Mark zahlte diese indessen nur 350 700 Mark der Staatsregierung bar, der Rest von 2 849 300 Mark ist abgegolten worden durch Ausführung gewisser für die Spreeregulierung erforderlich erachteter Terrainerwerbungen, Abbrüche, Bauanlagen u. s. w. Da die Ermittlung der Kosten für diese Erwerbungen und Arbeitsleistungen nicht auf Grund der dafür aufgewendeten Mittel, sondern auf Grund von Überschlägen bewirkt worden ist, so kann der Wert von 3 200 000 Mark nur als ein Näherungswert angesehen werden.

[1] Da eine zahlenmäßige Feststellung nach dieser Richtung hin nicht durchführbar erscheint, so ist von einer Einstellung dieser Summe beziehungsweise eines Teilbetrages derselben in die hier angeschlossene Berechnung der Aufwendungen im Interesse der Schiffahrt Abstand genommen worden.

Digitized by Google

Neben dem Spreelauf war für die Schiffahrt schon im Jahre 1851 mit einem Kostenaufwand von 3 141 789 Mark eine zweite Linie gebaut worden, der über 10 km lange Landwehrkanal, der unterhalb des Tiergartens bei Charlottenburg in die Spree führt. In den Jahren 1882 bis 1884 wurde dieser Kanal erweitert, wobei sich auch die Beseitigung der Drehbrücke der Potsdamer Eisenbahn als notwendig erwies. Sodann fanden in den Jahren 1891 bis 1894 erneute Erweiterungsbauten der untern Kanalstrecke und Schleusenveränderungen statt.

Im Zuge des Landwehrkanals wurde ferner von der Stadtgemeinde allein die Anlage des Hafens am Urban ausgeführt. Die Grunderwerbskosten sind mit 1 040 825 Mark zu berechnen, doch schweben zur Zeit noch einige Prozesse mit den früheren Eigentümern wegen des im Wege der Enteignung erworbenen Geländes, daher diese Summe, falls die Stadt der unterliegende Teil sein sollte, sich, wenn auch nicht erheblich, noch erhöhen könnte.

Ferner hat die Stadt am Halleschen Ufer längs des Landwehrkanals Ladestraßen im Interesse der Schiffahrt angelegt, wie auch die Stadt Charlottenburg ein Gleiches an den ihr Gebiet durchziehenden Wasserstraßen ausgeführt hat.

Mit dem Landwehrkanal durch eine Schleuse verbunden ist der zwischen dem Köpenicker Felde und der Louisenstadt fortlaufende 2,3 km lange Louisenstädtische Kanal, dessen Herstellung in den 50er Jahren die Summe von 3 000 000 Mark gekostet hat.

Beide Kanäle, in neuerer Zeit mit Kaimauern versehen, haben eine Breite von 22 m und eine Tiefe von über 1,50 m.

Zur Entlastung der Unterspree war schon in den Jahren 1848 bis 1859 der 21 km lange Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal in einer Sohlenbreite von 8 m und einer Tiefe von 1,50 m erbaut worden; derselbe zweigt nahe dem Lehrter Bahnhof von der Spree ab und mündet parallel dem Laufe des Flusses in den Tegeler See beziehungsweise das Oberwasser der Spandauer Schleuse.

Der Bau dieses Kanals einschließlich der Aufwendungen für Unterhaltung und Verbesserung bis zum Jahre 1870 nahm die Summe von rund 9 845 000 Mark in Anspruch.

Der Kanal hat Ende der 60er Jahre neben der früheren einschiffigen eine neue zweischiffige Parallelschleuse und ein Hafenbassin erhalten, bedurfte auch ganz bedeutender Uferbefestigungsarbeiten, da er zum Teil in wenig festem Moorboden liegt, zum Teil durch beweglichen Sandboden geführt werden mußte.

Digitized by Google

Endlich wurde infolge des wachsenden Verkehrs und zur Abkürzung des Weges nach dem Landwehrkanal in den Jahren 1866 bis 1876 der 3 km lange Verbindungskanal zwischen der Spree und dem Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal von der Spreehaltung an der Plötzenschleuse bis zur Spree nach Charlottenburg mit einer Sohlenbreite von durchschnittlich 12,50 m und einer Tiefe von ca. 1,50 m erbaut.

Die Unterspree von Berlin bis Spandau nimmt einen unregelmäßigen, vielfach gekrümmten Lauf, aus welchem durch unausgesetzte Baggerungen die von Berlin mitgeführten Sinkstoffe beseitigt werden müssen.

In den 80er Jahren ist hier eine durchgreifende Regulierung eingeleitet worden: die Geradelegung ist durch Abstechen scharfer Uferspitzen, durch Festlegung der Wasserstraße vermittels vorgelegter Faschinenpackwerke, durch einen Durchstich bei Ruhleben überall zu einer Flußbreite von 50 m ausgeführt.

Um eine ausreichende Fahrtiefe auch bei Niederwasser zu erlangen, ist die Spree unterhalb der Charlottenburger Eisenbahnbrücke durch ein fünfteiliges Wehr aufgestaut worden. Dieses Wehr wird von der Schiffahrt in einem Schleusenkanal von 340 m Länge und über 35 m Sohlenbreite mit 2 Schleusen umgangen, deren Abmessungen für Elbfahrzeuge eingerichtet sind.

Bei Spandau findet die Vereinigung von Spree und Havel statt.

Auf dieser Spreestrecke von Berlin ausschließlich bis Spandau werden Abgaben nicht erhoben.

An Hafenanlagen bietet Berlin den mit Eisenbahnverbindung (Anhalter Bahnhof) versehenen 76 a umfassenden Schöneberger Hafen, das 128 a große Engelbecken, sowie das 82 a große Wasserthorbecken, ersterer am Landwehr-, letztere beide am Louisenstädtschen Kanal gelegen, sodann den 335 a umfassenden Humboldthafen und den Nordhafen, der bei 350 a Umfang Überladestellen zwischen Schiff und Eisenbahn (Hamburger Bahn) besitzt, diese beiden am Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal, und endlich den neu erbauten Hafen am Urban, der an der Einmündung des Louisenstädtschen Kanals in den Landwehrkanal liegt. Dieser Hafen, wie schon erwähnt, in städtischem Besitz und städtischer Verwaltung, beanspruchte innerhalb der Jahre 1896 bis 1900 jährliche Aufwendungen für Unterhaltung und Betrieb von 11 899 Mark, denen innerhalb derselben Zeit Einnahmen von 26 057 Mark gegenüberstanden. Der verbleibende Überschuß wird zu $3^1/_2$ prozentiger Verzinsung und $^1/_2$ prozentiger Tilgung des 2 207 901 Mark betragenden Anlagekapitals verwendet. Die fehlenden Beträge werden aus allgemeinen Mitteln zugeschossen.

Digitized by Google

Außerdem ist in Berlin eine außerordentlich große Anzahl von Lösch- und Ladeplätzen, mit welchen auch die obigen Häfen sehr zahlreich versehen sind. Es verfügen: die Oberspree einschließlich des Schleusenkanals, sowie der Landwehr- und Louisenstädtsche Kanal insgesamt über mehr als 300 überwiegend staatliche, teilweise sehr ausgedehnte Ladestellen für nahe an 700 Schiffe und die Unterspree, sowie der Berlin-Spandauer Schiffahrts- und Verbindungskanal insgesamt über mehr als 760 überwiegend staatliche, teilweise ebenfalls umfangreiche Ladestellen für ungefähr die gleiche Anzahl von Schiffen.

Diese Lösch- und Ladestellen sind teils in staatlichem, teils in privatem Besitz, wie auch die Krahnanlagen, welche zu öffentlicher Benutzung stehn, größtenteils staatlich sind, neben diesen jedoch auch 6 Privatdampfkrähne zur Verfügung stehn. Die Krahngelder werden nach den im 41. beziehungsweise 23. Stück des Potsdamer Amtsblatts von 1898 und 1900 veröffentlichten Tarifen erhoben.

Für die Benutzung der staatlichen Ladestellen ist der Tarif vom 27. Februar 1897 (Potsdamer Amtsblatt von 1897 Stück 10) maßgebend. Die Privatladestellen bedürfen der staatlichen Konzession und haben neben einem jährlich zu zahlenden Beitrag zu den Räumungskosten der betreffenden Wasserstraße noch bestimmte Abgaben für jedes anlegende Fahrzeug nach Tarifklasse I. E. des vorerwähnten Tarifs, d. h. ein Viertel der staatlichen Gebühren zu zahlen.

Die Zahl der an den Ladestellen jährlich neben denen des Besitzers anlegenden fremden, meist mit Mauersteinen und Kohlen beladenen Schiffe, schwankt je nach Umfang und Lage der betreffenden Plätze zwischen 50 und 1400; für das Tausend Mauersteine werden im Durchschnitt 40 Pf., für die Tonne Kohlen 50 Pf. neben den staatlichen Gebühren erhoben.

Dementsprechend gestalten sich auch die Einnahmen des Besitzers aus diesem sogenannten Ufergeld, welche sich im einzelnen aus Anzahl und Tragfähigkeit der betreffenden Schiffe zusammensetzen, sehr verschieden; sie variieren zwischen 400 Mark und 136500 Mark.

Neben diesen Ufergebühren vereinnahmen die Interessenten, da derartige Privadladestellen meistens mit Plätzen zur Lagerung von Materialien, sowie mit Speichern in Verbindung stehen, noch ein besonderes Stätte- beziehungsweise Lagergeld, dessen Sätze ebenfalls geregelt sind und im allgemeinen für 1000 Steine oder 1 Tonne Güter 30 bis 50 Pf. für den Monat beträgt.

Sonach setzen sich die Einnahmen dieser Privatladestellen teils aus den Erträgen des Ufergeldes, allermeist aber aus denen des Ufer- und

Digitized by Google

Lagergeldes zusammen. Eine generelle Beurteilung der Rentabilität derartiger Anlagen scheint, zumal hier Privatkapital thätig ist, nicht feststellbar.

Aufwendungen seitens des preußischen Staates und der Gemeinden Berlin und Charlottenburg im Interesse der Schiffahrt der Spree und ihrer Kanäle von Berlin einschließlich bis zur Mündung.

1. Einmalige in den Jahren 1871 bis 1900.

A. An den Berliner Wasserstraßen.

a) Seitens des Staates:

Verbesserung des Spreelaufs innerhalb Berlins . . .	3 003 825	Mark,
Erweiterung des Landwehrkanals, Schleusenumbau . .	3 547 608	„
Verbesserung des Berlin-Spandauer Schiffahrtkanals u. s. w.	1 194 325	„
Bau des Verbindungskanals einschließlich Schleusenbau	5 187 564	„
Erweiterung dieses Kanals (noch nicht beendet) . . .	415 000	„
Beschaffung eines Bereisungsdampfers	10 000	„
	13 358 322	Mark.

b) Seitens der Gemeinde Berlin:

Bau des Hafens am Urban	2 207 901	Mark,
Bau von Ladestraßen	62 000	„
	2 269 901	Mark.

c) Seitens der Gemeinde Charlottenburg:

Bau von Ladestraßen	328 663	Mark.

B. Am Spreelauf von Berlin ausschließlich bis zur Mündung seitens des Staats.

Regulierung und Kanalisierung, Trennungswerke u. s. w.	1 499 000	Mark,
Bau von Schleusen, Wehren u. s. w.	777 000	„
	2 276 000	Mark.
Mithin insgesamt einmalige Ausgaben	18 232 886	Mark.

2. Laufende, d. h. Unterhaltungskosten seitens des Staates im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich:

A. An den Berliner Wasserstraßen	196 631	Mark,
B. Am Spreelauf von Berlin ausschließlich bis zur Mündung	27 930	„
Mithin laufende Unterhaltungskosten jährlich. . . .	224 561	Mark.

Digitized by Google

Einnahmen des Staates im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich:

A. Auf den Berliner Wasserstraßen.

a) An Schleusengeldern[1]

der Hebestelle am Mühlendamm		139 459	Mark,
der Hebestelle der Obern Schleuse	des Landwehrkanals	32 460	„
der Hebestelle der Untern Schleuse	des Landwehrkanals	46 902	„
der Hebestelle der Plötzensee-Schleuse	des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals	73 773	„
		292 594	Mark.
b) An Lösch- und Ladegebühren		129 043	„
c) An Krahngeldern		7 832	„
B. Auf der Spree von Berlin ausschließlich bis zur Mündung		—	„
Mithin insgesamt laufende Einnahmen jährlich		429 019	Mark.

Die Ilmenau.

Der Lüneburger Heide entstammend, folgt die Ilmenau in ihrem weitern Laufe im allgemeinen der zwischen dieser und der Göhrde nördlich sich hinziehenden Einsattlung des westelbischen Höhenzuges und mündet nach einem 29 km langen Unterlauf, während dessen sie den reichen Wasserzufluß der Luhe in sich aufgenommen hat, bei Hoopte in die Elbe. Das mittlere Gefälle beträgt hier 1:4900, während dasjenige des Gesamtlaufs 1:885 ist.

Auf dieser untern Strecke, welche bei Lüneburg beginnt, ist der Fluß schon von alters her für Fahrzeuge geringeren Tiefgangs schiffbar gewesen,

[1] Die Einnahmen aus den Schleusengeldern beziehungsweise an Lösch- und Ladegebühren haben sich innerhalb der Jahre 1896 bis 1900 folgendermaßen gestaltet:

	1896. Mark	1897. Mark	1898. Mark	1899. Mark	1900. Mark
Hebestelle am Mühlendamm	114 155	132 265	146 818	153 283	150 773
Hebestelle an der Obern Schleuse des Landwehrkanals	29 716	32 548	31 610	34 666	33 760
Hebestelle an der Untern Schleuse des Landwehrkanals	45 916	49 905	49 279	45 369	44 040
Hebestelle der Plötzensee-Schleuse	60 720	69 934	79 737	75 547	83 928
Lösch- und Ladegebühren	29 125	141 859	156 232	160 102	157 896
Krahngelder	6 967	6 569	7 931	9 165	6 287

Digitized by Google

er vermittelte vornehmlich von Elbe und Saale her den Verkehr zu der betriebsamen Stadt, welche auch vielfach Flußverbesserungen vornahm. Noch im letzten Jahrhundert waren die Aufwendungen, welche die Stadt Lüneburg fortlaufend für die Besserung des Flußlaufes machte, nicht unbedeutend. So betrugen diese allein für das Jahrzehnt 1860 zu 1870 89 284 Mark.

Jedoch erst innnerhalb der letzten Jahrzehnte (1887 bis 1893), nachdem der Fluß Anfang der 80er Jahre aus der Verwaltung der Stadt Lüneburg in die des preußischen Staates übergegangen war, ist der Unterlauf begradigt und hat einen regelmäßigen Querschnitt erhalten, wodurch er für Fahrzeuge größeren Umfangs schiffbar wurde. Die Fahrwassertiefe ist über 1 m.

Diese Regulierung ist vornehmlich durch verschiedene größere und kleinere Durchstiche erfolgt, von denen der 11,8 km lange Ilmenaukanal zwischen St. Dionys und Stöckte der bedeutendste ist, außerdem sind jedoch auch vielfach Korrektionen durch Parallelwerke und Buhnen vorgenommen worden. Zur Überwindung des durch die Stadelwehre bei Wittdorf und Fahrenholz bewirkten Staus sind massive Schiffsschleusen eingelegt worden.

Aufwendungen seitens der Stadt Lüneburg und des preußischen Staates im Interesse der Schiffahrt der Ilmenau.

1. Einmalige innerhalb der Jahre 1871 bis 1900.

a) Seitens der Stadt Lüneburg bis zum Jahre 1881:

für Instandhaltung des Flußlaufs	82 041 Mark,

b) Seitens des Preußischen Staats von 1885 an:

für Korrektions- und Kanalisierungsbauten	858 400 „
Insgesamt	940 441 Mark.

2. Laufende, d. h. Unterhaltungskosten im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich . . . . . 18 800 Mark.

Die Schiffahrt auf der Ilmenau ist frei.

Es werden nur Gebühren für das Öffnen von Klappbrücken, nächtliches Durchschleusen u. s. w. erhoben.

Der Elbe-Travekanal im Anschluß an den Stecknitzkanal.

Der Vorläufer des Elbe-Travekanals ist der Stecknitzkanal, der vom Ende des 14. Jahrhunderts noch bis in die 80er Jahre des letzten Jahrhunderts die Verbindung der alten Hansestadt Lübeck über Mölln und Lauenburg mit der Elbe vermittelte.

Der Stecknitzkanal darf als der erste künstliche Wasserweg Deutsch-

Digitized by Google

lands gelten; er wurde seiner Zeit von der Stadt Lübeck erbaut, in richtiger Würdigung des hohen Wertes einer Binnenwasserstraße, im Anschluß an eine hoch und weit entwickelte Seeschiffahrt.

Schon Kaiser Friedrich I. gewährte der Stadt Lübeck durch das Privilegium von 1188 besondere Hoheitsrechte über die schon damals mit kleinen Kähnen befahrene Stecknitz bis Mölln und Kaiser Friedrich II. erhöhte den Wert dieses Flußprivilegs im Jahr 1226 durch Erklärung Lübecks zur Freien Reichsstadt.

Damals wurde vornehmlich Salz von Lüneburg über Mölln nach Lübeck zur Ausfuhr gebracht, und gerade diese regelmäßigen Transporte mit der beschwerlichen Unterbrechung des Landtransports brachten das Projekt einer Verbindung der Elbe mit der Trave zur Reife.

So wurde in den Jahren 1391 bis 1398 die Stecknitz mit der Delvenau mittels Durchstichs verbunden und die Gesamtstrecke durch Herstellung von nicht weniger als 17 Stauschleusen fahrbar gemacht. Der Kaufpreis seitens Lübecks an den Herzog Erich von Sachsen für die Schiffbarmachung der Delvenaustrecke betrug 3000 Mark Lübischer Pfennige.

Schon im Juni 1398 passierten die ersten Schiffe mit Salz und Kalk die damals ca. 0,85 m tiefe und ca. 7 m breite Fahrstraße, die allerdings, da sie allen Flußwindungen folgte, außerordentlich krumm, daher sehr beschwerlich für die Schiffahrt war; betrug doch ihre Länge 94 km bei einer Mittellinie von rund 62 km.

Erst viel später, in den Jahren 1821 bis 1823, wurde die Tiefe auf 1,44 m und die Breite im Wasserspiegel auf 12 m, in der Sohle auf ca. 6 m erweitert.

Ebenso wie auf anderen Wasserstraßen entstand auch für Lübeck im Laufe der Jahrhunderte eine ganze Reihe sich fortsetzender Streitigkeiten und Weitläufigkeiten aus den Benutzungs- und Abgabeverhältnissen auf dem Stecknitzkanal.

Während die Fahrt auf der Stecknitz unter Lübeckscher Hoheit stand, wurde auf der Delvenau ein Zoll zu gleichen Teilen für den Herzog von Sachsen und für Lübeck erhoben. Dieser Zoll wurde im Laufe der Jahrhunderte auf das Dreifache, Achtfache und mehr erhöht, auch wurde von Lauenburg trotz Widerspruchs Lübecks ein sehr hohes Schleusengeld eingeführt, welches bis zur Einstellung des Betriebs des alten Stecknitzkanals blieb.

War für die Delvenaustrecke das Recht der Schiffahrt für Lübeck nicht unbestritten, so hatte dieses für die Stecknitzstrecke das ausschließliche Recht und zwar vornehmlich dank der handelskräftigen Vereinigung einer kleinen

Digitized by Google

Anzahl Lübecker Bürger, der sogenannten Salzführer, denen wieder die sogenannten Stecknitzfahrer als Schiffer dienten.

Hier entwickelten sich Privilegien und Gerechtsame aus Innungsverhältnissen, die mit dem Fortschreiten der Zeit Anlaß zu unabläßigen Streitigkeiten boten, und erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts durch Auflösung der Salzfuhr und der Innung der Stecknitzfahrer ihr Ende fanden.

Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts war Lüneburgsches Salz der Haupttransportartikel gewesen. So betrug noch im Anfang des 16. Jahrhunderts der jährliche Transport des Salzes über den Stecknitzkanal 1200 Schiffsladungen, ging dann aber schon im nächsten Jahrhundert außerordentlich zurück. Dieser Rückgang wurde vornehmlich durch den bedeutenden Preisaufschlag des Salzes in Lüneburg, durch Zollabgaben und durch kostspieligen und mangelhaften Wassertransport hervorgerufen.

So verdrängte ausländisches, namentlich schottisches, später spanisches, französisches Salz dasjenige Lüneburgs im Gebiete der Ostsee, was auch durch das vom Kaiser Rudolf II. im Jahre 1579 der Stadt Lüneburg verliehene, von den Kaisern Ferdinand II. und Leopold im Laufe des 17. Jahrhunderts bestätigte Salztonnen-Privilegium nicht aufgehalten werden konnte.

An Stelle des Salzes trat dann der Transport aller Arten von Kaufmannsgütern, was wieder zu regem Wettbewerb mit Hamburg führte.

Daraus entwickelten sich dann bestimmte Preisfestsetzungen, die eine Reihe von Schwierigkeiten aller Art wiederum vielfach vornehmlich auf Grund alter Privilegien im Gefolge hatten. Mancherlei Verkehrshindernisse kamen im Laufe der Jahre hinzu, als bedeutendstes das im Laufe des 15. Jahrhunderts nunmehr verliehene Privilegium der Herzöge von Lüneburg an die Stadt Lauenburg, alle durch die Stecknitzschleusen nach Lauenburg gebrachten Güter allein zu verschiffen.

So wurde letzteres Elb-Umschlag- und Stapelplatz.

Erst den Verhandlungen der Elbschiffahrtskommission zu Dresden im Jahre 1843 gelang es, dieses Lauenburgische Privileg als im Widerspruch mit der Wiener Kongreßakte, sodann der Elbschiffahrtsakte vom Jahre 1821 zu beseitigen.

So wurde die Schiffahrt auf Elbe und Stecknitzkanal frei und zugleich verschwanden, wie schon oben erwähnt, die Vorrechte der Salzfuhr und der Stecknitzfahrer.

Aber nicht lange sollte Lübeck sich dieser endlich erlangten Befreiung für seinen Stecknitzkanal erfreuen. Dem erstand zu gleicher Zeit ein

Digitized by Google

mächtiger Rival: die Eisenbahn. Dieser Konkurrenz war er trotz mannigfacher, noch in den letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts ausgeführter Verbesserungs- und Unterhaltungsbauten nicht mehr gewachsen, nahm doch der Transport in der Richtung Lübeck-Lauenburg 9 Tage und Lauenburg-Lübeck 8 Tage in Anspruch! So hielt sich nur ein Lokalverkehr auf dem Kanal, der zu acht Zehnteln aus Brennholz bestand.

Sehr erklärlich daher, daß schon vielfach und von langer Hand eine Besserung dieser so wichtigen Wasserverbindung mit der Elbe geplant und endlich Anfang der 90er Jahre der Bau eines den Anforderungen der neuen Zeit entsprechenden Kanals, des Elbe-Travekanals, in einem Staatsvertrage vom 4. Juli 1894 zwischen Lübeck und Preußen festgestellt wurde.

Die Kosten wurden auf 23 554 000 Mark veranschlagt.

Lübeck übernahm die Bauausführung, die Verwaltung und Unterhaltung des Kanals nebst Zubehör. Preußen steuert ein Drittel der Kosten, jedoch nicht mehr, als höchstens 7½ Million Mark bei, wovon 600 000 Mark der Kommunalverband von Lauenburg trägt.

Der Kanalhafen zu Lauenburg wird von Preußen, der Kanalhafen zu Lübeck vom Staate Lübeck auf eigene Kosten unterhalten und verwaltet, dementsprechend fallen auch die Einnahmen aus den betreffenden Anlagen den betreffenden Staaten zu.

Der Bau hat Mitte des Jahres 1896 begonnen und ist im Jahre 1900 beendet worden.

Die Gesamtlänge des möglichst gerade geführten Kanals von seinem Ausgange bis zu seinem Endpunkt in Lauenburg einschließlich der beiden Endhäfen beträgt 67 km. Davon entfallen auf den eigentlichen Wasserlauf 59,9 km, auf den Lauenburger Hafen 1,5 km und auf den Lübecker Kanalhafen für See- und Binnenschiffahrt 5,6 km.

Der Kanal hat einen Querschnitt von vorläufig 22 m Sohlenbreite und 2 m geringster Wassertiefe, und in Rücksicht auf das Absenken des Wassers in den trockensten Sommermonaten auf der rund 30 km langen Scheitelstrecke eine Tiefe von 2,50 m bei 20 m Sohlenbreite. Für die Speisung dieser Scheitelstrecke steht ein Niederschlagsgebiet von rund 420 qkm zur Verfügung.

Von den 7 Schleusen des Kanals gehören 5 mit durchschnittlich 1½ bis 4 m Gefälle und 3 bis 5 km Haltungslänge zum nördlichen Teil, von den beiden Schleusen des südlichen Teils hat die Lauenburger Schleuse rund 9½ km Haltungslänge bei über 4 m Gefälle.

In der Scheitelstrecke sind für das Begegnen der mit sehr breiten

Digitized by Google

Kähnen behangenen Schleppzüge (zusammen über 18 m breit) drei Ausweichestellen von 27,3 m Sohlenbreite und rund 300 m Länge.

Die Schleusen sind am obern und untern Ende mit Schleusenhäfen zum Hinlegen und Ordnen der durchzuschleusenden Schiffe und Schleppzüge versehen. Die Durchschleusung kann durch einen Mann bewirkt werden und nimmt durchschnittlich ca. 10 Minuten in Anspruch.

Die Kanalufer sind durchweg bis zur Höhe des Wasserspiegels abgeflacht und mit Flechtzaun, dahinter mit Rethypflanzung versehn, auch führen an beiden Seiten des Kanals mit durchschnittlich 2 m Höhe über dem Wasserspiegel Leinepfade, von denen jederzeit elektrischer Schleppbetrieb eingerichtet werden kann, wie denn überhaupt, schon dem Staatsvertrage zufolge, die Einrichtung und der Betrieb des Verkehrs auf dem Kanal durch Anwendung von Dampf und Elektricität möglichst begünstigt werden soll.

Auf dem Elbe-Travekanal ist ein organisierter Regie-Schleppbetrieb in Kraft getreten, der nach dem Vertrage (Schlußprotokoll Abteilung VI) von Preußen dem Staate Lübeck als Monopol zugesprochen wurde.

Auf Grund der Ausübung dieses Monopols durch den Staat Lübeck wird die höchste Verkehrsentwicklung und ein einwandfreier Kanalbetrieb erhofft, bestehend in billigster Kanalunterhaltung, rationellem Betrieb der Speisungsanlagen und Durchschleusungen, regelmäßiger und sicherer Beförderung der Schiffe, feststehenden niedrigen Schlepptarifen, Beseitigung überflüssiger Leerfahrten der Schleppdampfer, Einführung neuer und vorteilhafterer Schleppeinrichtungen u. s. w. Es wird ferner hervorgehoben, daß nur durch eine einheitliche Leitung des Schleppbetriebes, analog einer solchen der Eisenbahn und vorzüglichen Betrieb mit festen genau zu berechnenden Sätzen die Konkurrenz mit der Elbschiffahrt über Hamburg ermöglicht wird.

Da noch kein fester Verkehr auf dem Kanal vorhanden ist, dieser sich vielmehr erst entwickeln soll, so wird zunächst von elektrischem Betriebe — Schleppbetrieb mit elektrischen Lokomotiven vom Leinepfade aus — abgesehen, da dessen Anlagekosten bei kleinem Verkehr zu teuer sein würden.

So wird zur Zeit der Schleppverkehr nach bestimmtem Fahrplan durch Schleppdampfer vollführt, da dieser Betrieb durch die verhältnismäßig geringen Anlagekosten zur Zeit am rentabelsten erscheint, auch die Möglichkeit gewährt, einer Entwertung der zunächst beschafften Schleppeinrichtungen durch spätere Angliederung an den elektrischen Betrieb thunlichst vorzubeugen.

Hinsichtlich der Höhe des Schlepplohns wird angenommen, daß in

Digitized by Google

den ersten Jahren des Kanalbetriebs auf eine Verzinsung des Anlagekapitals für die Schleppdampfer Verzicht zu leisten ist.

Die Schleppfahrt von der Elbe durch den Kanal nach Lübeck und umgekehrt soll längstens in anderthalb Tagen zurückgelegt werden.

Der Schlepplohn wird nach Tarif vom 30. Mai 1900 für Schiffe und Ladung gesondert berechnet, und soll für die Ladung pro Tonne und Kilometer 0,3 Pf., also für eine Tonne Ladung durch die ganze Kanalstrecke zwischen Lübeck und Lauenburg 20 Pf., für das Fahrzeug pro Tonne Tragfähigkeit und Kilometer durchschnittlich 0,1 Pf., also für eine Tonne Ladungsfähigkeit durch den ganzen Kanal durchschnittlich 7 Pf. nicht übersteigen. Der Durchgangsverkehr ist gegen den Teilverkehr bevorzugt, leere Schiffe zahlen entsprechend ihrer Ladungsfähigkeit.

Sodann ist den allgemeinen Bestimmungen des Tarifs vorangestellt: „Für alle Schiffe, welche nicht von Menschen oder Pferden geschleppt werden oder nicht mit eigener Maschinenkraft fahren, gilt die Verpflichtung, sich des vom Lübeckschen Staate eingerichteten Schleppdienstes gegen Vergütung nach Maßgabe des Schlepplohn-Tarifes zu bedienen u. s. w. Anderen Personen und Unternehmungen ist die Ausübung des Schleppdienstes nicht gestattet."

Die Abgabenfrage auf dem Kanal wird zunächst für 5 Jahre durch den „Tarif für die Schiffahrts- und Flößereiabgaben auf dem Elbe-Travekanal" vom 30. Mai 1900 geregelt und zwar ganz entsprechend demjenigen auf den Märkischen Wasserstraßen (s. unter: Die Havel) mit dem Zusatz, daß neben den Schiffen, welche dem Deutschen Reiche, dem Könige von Preußen, dem preußischen Staate gehören, auch die Schiffe abgabenfrei sind, welche dem Lübeckschen Staate zu eigen sind. Die Abgaben werden erhoben an der Lauenburger und an der dicht vor Lübeck liegenden Büssauer Schleuse.

An Ufergeld auf den zwischen der Geniner Brücke (Lübeck) und der Lauenburger Schleuse gelegenen Anlagestellen ist von anlegenden Schiffen für jede Tonne der ein- oder auszuladenden Güter der Güterklasse I. 6 Pf., der Güterklasse II. 3 Pf. zu erlegen. Auch dieser Tarif ist vom 30. Mai 1900 datiert.

Aufwendungen im Interesse der Schiffahrt für den Bau des Elbe-Travekanals[1] in den Jahren 1896 bis 1900:

---

[1] Die Kosten des Baus sind noch nicht abgerechnet, doch werden dieselben nach behördlicher Angabe ziemlich genau mit der Anschlagssumme zusammenfallen.

Digitized by Google

A. Für den Bau des Elbe-Travekanals:		
1. Seitens Lübecks	16 054 000	Mark,
2. Seitens Preußens	6 900 000	„
3. Seitens des Kommunalverbandes Lauenburg	600 000	„
Insgesamt	**23 554 000**	**Mark.**
B. Für Anschaffung von Schleppdampfern:		
Seitens Lübecks	210 000	Mark.

Die Elbe im Staate Hamburg.

Die für Hamburg bezüglich des Strombaues in Betracht kommende Elbstrecke beginnt bei dem ca. 40 km oberhalb der Stadt Hamburg gelegenen Hafenorte Geesthacht. Der hier liegende Hafen hat einen Flächeninhalt von 375 a und verfügt über 200 m nutzbarer Uferlänge. Von hier bis zur Bunthäuser Spitze, wo sich Norder- und Süderelbe scheiden — erstere hier 246,5, letztere 280,8 m breit — gehört das rechte Ufer mit unbedeutenden Unterbrechungen bis über die Stadt Hamburg hinaus zu Hamburgschem Gebiete, das linke Ufer dagegen zu Preußen.

Durch die schon erwähnten zwischen Preußen und Hamburg abgeschlossenen Staatsverträge von 1867 und 1868 wurden Normalbreiten und Normaluferlinien in Mittelwasserhöhe vereinbart, über welche hinaus die auszuführenden Stromwerke nicht gebaut werden dürfen.

Alle die nachfolgend aufgeführten Werke sind, das sei hier besonders hervorgehoben, im Interesse der Binnenschiffahrt ausgeführt worden. In den 70er Jahren wurden seitens Hamburgs im Verfolg des schon erwähnten Köhlbrand-Vertrages die Bauten der Norderelbe in Angriff genommen. Diese bestanden in der Verlängerung des Trennungswerkes bei Bunthaus um 356 m und Zurückverlegung des Deiches am Gauert, um dem Strom einen besseren Einlauf in die Norderelbe zu verschaffen, sowie in der Herstellung von Leitdämmen vor Ellerholz und dem Spadenlander Busch. Mit dem Jahre 1874 waren diese Arbeiten in der Hauptsache beendet und es wurde nunmehr die Korrektion der Norderelbe durch den in den Jahren 1875 bis 1879 ausgeführten Durchstich der Kaltenhofe und den Ausbau der Spadenlander Bucht abgeschlossen. Damit war einmal der Ausbau der Norderelbe für das Hoch-, Mittel- und Niedrigwasserprofil vollständig erreicht, sodann aber auch eine Verkürzung des Laufes der Norderelbe um 931 m und eine regelmäßige Ausbildung des toten Elbarms der Dovenelbe ins Werk gesetzt.

Die ungeteilte Elbe von der Bunthäuser Spitze nach

Digitized by Google

Geesthacht aufwärts, ist mangels eines einheitlich zwischen beiden Staaten vereinbarten Plans von jedem der Staaten auf seinem Ufer durch Anlage von Stacken und Parallelwerken ausgeführt, auch wurden Sandablagerungen durch Baggerungen beseitigt. An größeren Strombauten sind hier seitens Hamburgs ausgeführt: die Stromkorrektion oberhalb Ortkathen (1881 bis 1883), bestehend in der Erbauung von 5 großen Stacks und die Abschneidung der Warwicher Bucht mittels eines 750 m langen Leitdammes in den Jahren 1891 bis 1893.

Der im Jahre 1888 erfolgte Zollanschluß Hamburgs machte die Ausführung einer Reihe von Bauten notwendig, um dem Verkehr der Fahrzeuge von der Oberelbe gerecht zu werden. Somit schloß sich an den Ausbau des Stromes und der Norderelbe, welch' letztere der eigentliche Zugang für diese Fahrzeuge bildete, die Herstellung der Oberländerhäfen, sowie geeigneter Verbindungskanäle innerhalb des Hafengebiets und es folgten weitere umfangreiche Hafenanlagen für die oberelbischen Fahrzeuge, da der Umfang der bisherigen nicht mehr ausreichte. Infolge Ausbaus des Baakenhafens zum Seeschiffhafen und des Oberhafens und Oberhafenkanals zur zollinländischen Wasserstraße wurde für diese nunmehr die Vergrößerung des Billhafens, sowie die Herstellung des Moldau- und Saalehafens durchgeführt, auch erhielten letztere beide eine Verbindung mit dem Reiherstieg durch den Bau des Veddelkanals.

Ebenfalls im Laufe noch der 80er Jahre wurde eine umfangreiche Stromkorrektion vom Grasbrook bis zur Elbbrücke durchgeführt und im Anschluß an diese erfolgte sodann in den Jahren 1889 bis 1891 eine fernere Erweiterung der Hafenanlagen für die oberelbische Schiffahrt durch Erbauung des Spreehafens. Weiterhin wurden die Holzhäfen, welche sich an der Stelle des jetzigen Segelschiffhafens befanden, nach der durch den Durchstich der Kaltenhofe abgeschnittenen Billenwärder Konkave verlegt, deren umfangreiche Fläche außerdem noch genügend Platz zur Überwinterung für oberelbische Kähne bot. An diese Arbeiten schloß sich die Aushebung zweier Kanäle auf dem kleinen Veddel, sowie der Peute und Kaltenhofe. Diese Kanäle erschlossen den oberländischen Fahrzeugen einen direkten Zugang zu Fabriketablissements, Lager-, Lösch- und Ladeplätzen des südlich der Elbe im Osten der Elbbrücken gelegenen Terrains, und überhoben damit der zeit- und kostspieligen Vermittlung des Schutenverkehrs. In der Mitte der 80er Jahre begonnen, sind sie nunmehr einschließlich der mit ihnen im Zusammenhange stehenden Andeichung und Befestigung der Kanalufer beendigt, dagegen sind die Aufhöhungsarbeiten durch Baggergut mittels Hängebahnen noch unvollendet.

Digitized by Google

Die Anlegung weiterer großartiger Hafenanlagen für Flußschiffahrt stehen in naher Aussicht. Neuerdings sind die betreffenden Geldbewilligungen bereits erfolgt.

Die Unterhaltung der Uferwerke erforderte die größten Ausgaben natürlich in solchen Jahren, in denen die Werke durch viele Sturmfluten, so 1894, 1895, 1896 oder hohe lang andauernde Oberwasserstände, so 1881, besonders heftigen Angriffen ausgesetzt waren.

Die Pflanzungen und Bestickungen konnten innerhalb der letzten 30 Jahre nach und nach immer mehr eingeschränkt werden, eine Folge des im wesentlichen vollendeten Ausbaus der Norderelbe, sowie der geringen Neuanpflanzungen, welche die ungeteilte Oberelbe erforderte.

Baggerungen sind in den verschiedenen Jahren je nach dem hervortretendem Bedürfnis mehr oder weniger häufig vorgenommen worden, danach richtete sich die Notwendigkeit an Neubeschaffungen von Baggermaterial, wie Dampfbagger, Schleppschiffe, Schuten u. s. w.

Die Bezeichnung des Fahrwassers durch Tonnen ist überall in Gemäßheit der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 31. Juli 1887 eingerichtet, die Kosten hierfür sind gering und für die Gesamtausgaben kaum von Bedeutung.

Die Hafenflächen für die Binnenschiffahrt in Hamburg sind:

Moldauhafen	24,9	ha
Saalehafen	12,1	„
Spreehafen	11,0	„
Südwestecke des Hansahafens	3,4	„
Östlicher Teil des Petroleumhafens	4,4	„
Veddelkanal	13,6	„
Kanäle auf dem Grasbrook und Steinwärder	34,2	„
Oberhafen und Deichhafen	8,3	„
Oberhafenkanal einschließlich Billhafen	22,1	„
Zollhafen (für die Zollabfertigung)	3,8	„
Billwärder Bucht	26,0	„
Kanäle auf der Peute und Kleinen Veddel	36,4	„

Außerdem befinden sich Liegeplätze für die Flußschiffe vor Schumacherwärder und Entenwärder (Zollabfertigung) je 500 m lang.

Die Zahl der unterzubringenden Fahrzeuge richtet sich nach den Abmessungen derselben und kann im Maximum auf 1200 angenommen werden.

Die Oberländerhäfen benutzen die Kaianlagen nur in vereinzelten

Digitized by Google

Fällen und löschen und laden in der Regel direkt zu und von den Seeschiffen beziehungsweise Schuten und Leichtern, welche letzteren lediglich lokale Verkehrsmittler sind. Abgaben sind in diesem Falle nicht zu bezahlen, auch giebt es daher nutzbare Uferlängen in diesem Sinne nicht.

Die Gebühren für Benutzung der Schuppen und Krähnen auf den Kais werden nach der „Betriebs- und Gebührenordnung für die Kaianlagen" vom 22. Dezember 1893 erhoben.

Aufwendungen vom Staate Hamburg im Interesse der Binnenschiffahrt:

1. Einmalige innerhalb der Jahre 1871 bis 1900. An Neubauten u. s. w., wie oben ausgeführt:

1871 bis 1880	4 668 980	Mark,
1881 bis 1890	6 645 900	„
1891 bis 1900	2 930 090	„
Insgesamt . .	14 244 970	Mark.

2. Laufende[1], d. h. Unterhaltungskosten nach dem Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich 488 402 Mark.

Die oberelbische Schiffahrt ist innerhalb der Hafenanlagen Hamburgs von Abgaben frei.

Die Häfen und Liegeplätze der Elbe in Preußen, Anhalt und Mecklenburg.

An dem Mittel- und Unterlauf der Binnenelbe bis ausschließlich Hamburg und Harburg sind zwei Verkehrs- und Handelshäfen größeren Maßstabes Magdeburg und Aken, welche nicht in fiskalischem Besitze sind, vielmehr ist ersterer in städtischer, letzterer in der Verwaltung einer Lagerhaus- und Aktiengesellschaft. Beide ausgerüstet mit einer Fülle moderner Verkehrseinrichtungen, Elevatoren, Krähnen u. s. w., mit Speichern und Lagerhäusern dienen als Umschlagplätze für Waren von Schiff zu Land und Land zu Schiff und bieten direkte Verbindung zwischen Schiff und Eisenbahn.

---

[1] Die laufenden Unterhaltungskosten des Staates Hamburg betrugen jährlich innerhalb

1871 bis 1880	467 385	Mark,
1881 bis 1890	702 757	„
1891 bis 1900	533 912	„

Digitized by Google

Andrerseits ist die überwiegende Mehrzahl der Hafenanlagen an diesen Elbstrecken im Besitz des Fiskus und vornehmlich für den Winterschutz der Elbfahrzeuge bestimmt, ohne daß natürlich hier Handel und Verkehr ausgeschlossen wären, im Gegenteil entwickelt sich dieser wie jener an den einzelnen Plätzen ebenfalls mehr oder weniger rege und zieht weitere Kreise. So sind in einer Anzahl dieser Häfen u. a., in Torgau, Wittenberg, Aken (Hornhafen), Tangermünde, Wittenberge, von den betreffenden Gemeinden oder von Gesellschaften u. s. w. mannigfach besondere Einrichtungen für den Handelsverkehr entsprechend den Einrichtungen jener größeren Häfen in geringerem Umfange getroffen, deren Erträge allerdings nach zuverlässigen Angaben bei dem scharfen Wettbewerbe unter den verschiedenen derartigen Anlagen bisweilen weit hinter der erwarteten Rente zurückbleiben.

Außer diesen Häfen sind an der Elbe noch viele Flußarme und Buchten vorhanden, die der Überwinterung, teilweise jedoch auch Verkehrszwecken dienen.

Die Gebühren für die fiskalischen Häfen sind zwischen den drei Staaten Preußen, Anhalt und Mecklenburg in wesentlich gleichem grundsätzlichem Sinne dahin geregelt, daß die Einnahmen aus diesen Gebühren die Unterhaltungskosten decken sollen, welche die Instandhaltung der Häfen beansprucht. Sonach werden Hafen-, Lösch- und Ladegebühren nicht mehr erhoben, sondern der Staat zieht von den die Schutzhäfen benutzenden Fahrzeugen Winterliegegebühren, sowie bei längerer Lagerung von Waren Ufergeld ein.

Für Preußen wurde der „Tarif, nach welchem die Abgabe für die Benutzung des Winterhafens zu Lauenburg erhoben wird" vom 11. März 1896 maßgebend für die im Herbst desselben Jahres erfolgende Regelung der sämtlichen fiskalischen Hafentarife und Bestimmungen innerhalb des Elbstromgebietes, die lediglich bezüglich der Höhe der Abgaben variieren.

So erhebt z. B. der Torgauer Hafen dreifach höhere Gebühren, als der Lauenburger, dessen Tarif als Anhalt hier auszüglich folgen mag.

„Für die Benutzung des Winterhafens ist zu entrichten für die ganze Winterliegezeit vom 1. Dezember bis zum 15. März:

A. Von Schraubendampfkähnen, Segelschiffen, Schleppkähnen für jede vollen oder angefangenen 25 Tonnen Tragfähigkeit . . . . . 2 Mark — Pf.,

B. Von einem Kettenschiff . . . . . 45 „ — „

C. Von Dampfschiffen ausschließlich der Schraubendampfkähne und der Kettenschiffe

1. bis 100 qm des benutzten Flächenraums 15 Mark — Pf.,
2. über 100 qm bis 300 qm des Flächenraums . . . . . 40 „ — „
3. über 300 qm des benutzten Flächenraums 50 „ — „

D. Von Booten, Handkähnen, Schuten, Evern, Flößen, Fähr- und Baggerprähmen, Maschinen- und Brückenpontons, Badeschiffen und ähnlichen Fahrzeugen für jede vollen oder angefangenen 10 qm der von ihnen benutzten oder der Benutzung durch andere Fahrzeuge entzogenen Fläche . . . . . — Mark 80 Pf.,

„Für die tageweise Bergungsdauer steigen diese Preise entsprechend der Zeitdauer von 14 Tagen, 4 beziehungsweise 6 Wochen und darüber.

„Fahrzeuge, welche während der Winterperiode im Hafen löschen oder laden, sind abgabenfrei, wenn sie binnen drei Werktagen nach dem Tage des Einlaufens mit dem Löschen oder Laden beginnen und binnen drei Werktagen nach dem Tage der Beendigung des Löschens oder Ladens den Hafen verlassen, in diesem aber insgesamt nicht länger, als vierzehn Werktage verweilt haben.

„Schiffe, welche bereits in einem andern preußischen fiskalischen Winterschutzhafen an der Elbe oder im Sophienhafen in Halle a. S. Hafengeld für die ganze Winterliegezeit entrichtet haben, bleiben bei der Benutzung des Lauenburger Hafens während derselben Winterperiode abgabenfrei, eventuell ist bei Differenz der betreffenden Hafengelder der Differenzbetrag nachzuzahlen.

„Fahrzeuge, welche dem Könige von Preußen, dem preußischen Staate oder dem Deutschen Reiche gehören oder ausschließlich für Rechnung dieser beladen sind, sind abgabenfrei."

Analog diesen preußischen sind, wie gesagt, die Bestimmungen und Tarife Mecklenburgs und Anhalts geregelt und zwar die Mecklenburgs durch die Hafenpolizeiordnung betreffs des Dömitzer Hafens vom 30. Mai 1891, abgedruckt im Regierungsblatt Nr. 13 — diese hat auch der in städtischer Verwaltung befindliche Hafen von Boitzenburg neuerdings sich zu eigen gemacht — die Anhalts durch den Tarif im Regulativ für die Benutzung des Winterhafens Leopoldshafen (bei Dessau) vom 23. April 1900.

Es ist also seitens der Staaten von einem Standpunkt der Rentabilität beziehungsweise der nicht unbedeutenden staatlichen Summen, welche für den Bau der Häfen beziehungsweise Erweiterung derselben verwendet werden,

Digitized by Google

abgesehen. Thatsächlich decken, gleichwie in Sachsen, die Einnahmen aus den Gebühren in der Regel nicht einmal die Unterhaltungskosten der Häfen, die meist sehr gering sind, so daß sie z. B. in Preußen nicht besonders veranschlagt, sondern von den für jede Baustrecke ausgeworfenen Unterhaltungsfonds mit gedeckt werden.

Andrerseits steigern die Einnahmen aus den oben erwähnten Gebühren für die Benutzung der oben erwähnten vielfachen modernen Einrichtungen für den Umschlags- u. s. w. Verkehr, aus den Geleis-, Krahn-, Wiege-, Lade- und Überführungsgebühren, ganz besonders aber dem Lagergeld in Verbindung mit größeren Hafenanlagen, z. B. in Magdeburg und Aken, deren Erträge nicht unbedeutend, ja ermöglichen allein eine geringe Rentabilität.

Daher hält sich auch das Privatkapital selbst der beteiligten Kreise nach dieser Richtung zurück, wie auch eine der offiziellen Denkschriften nicht ohne Vorwurf betont.

Außer den Häfen gewähren die preußischen wie anhaltischen Strecken der Schiffahrt zur Ladung und Löschung der Waren eine große Anzahl von Lager-, Liege-, und Ladeplätzen, sowie von Lade- und Landebrücken.

Die Hafenanlagen[1] in der Reihenfolge stromabwärts sind:

Mühlberg. Der Hafen gewährt bei einer Fläche von 280 a 70 Fahrzeugen Raum und hat 1400 m nutzbarer Uferlänge. Die Anlagen wurden zu Anfang der 80er Jahre vom Staate mit einem einmaligen Kostenaufwand von 70103 Mark erbaut.

Im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen jährlich:

die laufenden Unterhaltungskosten 600 Mark,
die Einnahmen aus den Gebühren 484 Mark.

Torgau. Der Hafen bietet bei 200 m nutzbarer Uferlänge einen Flächenraum von 400 a für 80 Fahrzeuge. Die einmaligen staatlichen Aufwendungen für den Mitte der 90er Jahre ausgeführten Bau betrugen 347171 Mark.

Im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen jährlich:

die laufenden Unterhaltungskosten 900 Mark,
die Einnahmen aus den Gebühren 1540 Mark.

Wittenberg*). Der Hafen gewährt bei einer Fläche von 380 a 100 Fahrzeugen Schutz und hat 2000 m nutzbarer Uferlänge, sowie eine Ladestelle von 100 m mit Krahnvorrichtung u. s. w. Die einmaligen staatlichen Aufwendungen für den Ende der 70er Jahre ausgeführten Bau haben 99104 Mark betragen.

[1] Die mit einem *) versehenen Hafenanlagen verfügen über direkte Eisenbahnverbindung.

Digitized by Google

Im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen jährlich:
die laufenden Unterhaltungskosten . . 300 Mark,
die Einnahmen aus Winterliegegebühren 1998 Mark.

Bockerode hat einen anhaltschen fiskalischen Winterhafen von 35 a für 6 bis 8 Fahrzeuge.

Roßlau. Der 72 a große Werfthafen einer Schiffsbaufirma bietet Raum für 6 bis 8 Fahrzeuge, außerdem eine 150 m lange Ladestelle.

Dessau. Der fiskalische Leopoldshafen von 230 a mit 350 m langer Anlagestelle bietet 35 bis 40 größeren Fahrzeugen Raum.

Wallwitzhafen ist eine Überladestelle zwischen Schiff und Eisenbahn mit einem Kai von 220 m Länge und einer Anzahl von Krahnvorrichtungen u. s. w.

Von den beiden anhaltschen fiskalischen Anlagen wurden nach dem Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich:
ausgegeben für Unhaltungskosten . . 2500 Mark,
eingenommen aus Winterliegegebühren 1750 Mark.

Außerdem werden in Wallwitzhafen Standgelder für Regelung und Erhaltung der Ordnung des dortigen regen Schiffsverkehrs, ferner auf den verschiedenen Strecken Ufergebühren für Unterhaltung der Lande- und Ausladeplätze, sowie der Zufuhrwege erhoben.

Aken im anhaltschen Stromgebiet gelegen, hat zwei Hafenanlagen: den Hornhafen und den sogenannten Handelshafen.

Der Hornhafen ist 260 a groß, bietet 700 m nutzbarer Uferlänge und hat Raum für 60 Fahrzeuge. Laut besonderer Vereinbarung ist dieser Hafen der preußischen Elbstrombauverwaltung unterstellt, daher auch die neuerlichen Aufwendungen des Jahres 1886 für Herstellung eines Schutzdeiches gegen die Elbe und für mannigfache Verbesserungen seitens Preußens gemacht worden sind. Diese Aufwendungen betrugen 27976 Mark. Die Einnahmen aus den Liegegebühren brachten innerhalb des letzten Jahrfünfts jährlich 439 Mark ein.

Der Handelshafen*) im Besitz der „Hafen- und Lagerhaus Aktiengesellschaft Aken an der Elbe" bietet auf einer Fläche von 540 a bis 120 Fahrzeugen Raum, und gewährt 500 m nutzbarer Uferlänge.

Der Hafen einschließlich der Ausrüstung mit Maschinen und Krähnen, des Inventars und der Lagerhäuser ist in den Jahren 1889—1891 von dieser Aktiengesellschaft unter Gewährung eines unverzinslichen in 20 Jahresraten rückzahlbaren Staatsdarlehns in Höhe von 175000 Mark mit einem Kostenaufwand von 1626000 Mark erbaut worden.

Digitized by Google

Im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen jährlich:

die Aufwendungen für Betrieb und Unterhaltung . . . 171 400 Mark,
die Einnahmen aus den Liegegebühren, dem Krahn-, dem Lagergeld, den Ladegebühren u. s. w. . . . . 237 600 Mark.

Die jährliche 8750 Mark betragende Rückzahlungsrate an den Staat erfährt nur eine Erhöhung, wenn die auf das Anlagekapital zu verteilende Dividende den Satz von 5 % übersteigt und zwar um den Rest des nach Verteilung der fünfprozentigen Dividende verbleibenden Reingewinns. Eine solche Höhe der Dividende ist bisher noch nicht erreicht worden, vielmehr hat dieselbe zwischen 2 und 4 % geschwankt.

Die Abgaben sind nach dem ministeriell genehmigten Tarif vom 16. März 1891, und zwar im wesentlichen analog dem oben angeführten Lauenburger Tarif geregelt, nur sind die Akener Gebühren doppelt so hoch wie diejenigen Lauenburgs, auch sind geringe Liegegebühren außerhalb der Winterzeit zu erlegen, ferner werden nach demselben Tarif von 1891 Geleis- und Krahngeld, Ladegebühren, sowie Lagergeld erhoben.

Barby. Die 239 a umfassenden Hafenanlagen mit Ladeplätzen von 150 m und 550 m Länge, sind in der Mitte der 90er Jahre mit einmaligen staatlichen Aufwendungen von 102 571 Mark ausgeführt worden.

Im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen jährlich:

die laufenden Unterhaltungskosten . . 400 Mark,
die Einnahmen aus den Liegegebühren 136 Mark.

Schönebeck. Der Salinenkanal ist ein alter Elbarm, für welchen schon im Jahre 1742 Aufwendungen für Uferbefestigungen und gegen Versandung durch den damaligen Besitzer, das Königliche Domänenamt Schönebeck, gemacht worden sind.

Der jetzt im Besitz des Königlichen Salzamts befindliche 231 a umfassende Hafen für 32 Fahrzeuge mit 2100 m nutzbarer Uferlänge, wurde in den Jahren 1884—1886 von diesem im Verein mit der Königlichen Elbstrombauverwaltung angelegt, als infolge der Versandung des Kanals, dessen obere Mündung umgelegt werden mußte; zu gleicher Zeit wurde der salinenfiskalische Kanal ausgebaggert.

Die einmaligen, zu gleichen Teilen von beiden Behörden hierfür aufgewendeten Kosten betrugen . . . . 47 548 Mark,

Dazu kamen:

für Verbesserung des Salinenkanals 1896 bis 1898 . . 15 000 „

Digitized by Google

für Herstellung von Ufermauern und Bau eines Ladegleises
1899 bis 1900 . . . . . 82 948 Mark.
Mithin einmalige staatliche Aufwendungen (1871 bis 1900) 145 496 Mark.

Im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen die laufenden Kosten[1] für Kanal und Hafen jährlich 4394 Mark.

Magdeburg. Bis zum Jahre 1842 besaß Magdeburg eine Hafenanlage überhaupt nicht. Erst die fortgesetzten Klagen der Schiffer ließen seitens der Stadt einen Schutzhafen erstehen, der jedoch in den Jahren 1846 und 1847 vom Eise durchbrochen wurde und allmählich versandete, daher im Jahre 1848 von der Regierung geschlossen wurde.

Anfang der 80er Jahre wurde vom Fiskus ein Winterhafen erbaut, zu welchem die Stadt das Terrain kostenlos hergab mit dem Vertragsvorbehalt, daß dieser Hafen auch als Verkehrs- und Handelshafen benutzt werden könne. Das geschah aber nie, weil die Lage zu ungünstig war. Später wurde dann gleichfalls vom Fiskus ein Winterstandplatz von annähernd 480 a für 97 Farzeuge auf der Zollelbe geschaffen, auch wurde der Winterhafen ausgebaut, so daß derselbe jetzt einige 400 a Hafenraum für 110 Fahrzeuge gewährt. Beide fiskalische Anlagen bieten insgesamt 1780 m nutzbarer Uferlänge.

Die einmaligen staatlichen Aufwendungen innerhalb der letzten 3 Jahrzehnte betrugen 190 380 Mark, die laufenden Unterhaltungskosten im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 erforderten jährlich 950 Mark, die Einnahmen aus den Winterliegegebühren brachten jährlich im gleichen Zeitraum 6414 Mark.

Mehr und mehr wurde jedoch für Magdeburg ein seiner Bedeutung als Handels- und Elbplatz entsprechender Verkehrs- und Handelshafen mit Niederlagen, Speichern u. s. w. zu einer Notwendigkeit. Doch erwuchsen der Ausführung Schwierigkeiten, insofern Privatkapital nicht in genügender Höhe zu engagieren war. Nach mannigfachen ergebnislosen Verhandlungen schien die Eingemeindung des Vororts Neustadt, der bereits bezüglich der Verpachtung seiner im Bau begriffenen Hafenanlagen mit einer Aktiengesellschaft in Verbindung stand, geeignete Gelegenheit zur Verwirklichung der diesbezüglichen Pläne zu bieten, doch wiederum scheiterten die eingeleiteten und immer wieder aufgenommenen Unterhandlungen an der

[1] Die Einnahmen für die Benutzung der Eisenbahngeleise und Umladevorrichtungen aus der Verfrachtung und Löschung fremder Güter betrug im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 jährlich 26 125 Mark, doch entspringen diese Einnahmen nicht dem Hafenverkehr, werden auch nicht bei dem Hafen gebucht.

Digitized by Google

Abneigung des Privatkapitals und so sah sich die Stadt genötigt, Bauausführung und Verwaltung zu übernehmen.

So erstand der Neustädter Hafen*), der über 625 a groß und bei fast 1800 m Kaimauern mit allen modernen Einrichtungen für Bewältigung des Verkehrs versehen ist. So sind u. a. zum Ent- und Beladen von Fahrzeugen aller Art 19 rings um das Hafenbecken verteilte Hebezeuge vorhanden, darunter 11 hydraulische fahrbare Portalkrähne, 4 elektrische fahrbare Portalkrähne, 4 fahrbare Dampfkrähne u. s. w.

Das investierte Kapital beträgt:

a. Baukosten . .	7 138 357	Mark,
b. Arealkosten . .	997 916	„
c. Sonstige Kosten	57 872	„
	8 194 145	Mark.

Die rechnungsmäßigen Überschüsse der Einnahmen des Hafens über die Ausgaben betrugen in den Jahren:

1893/94	36 690	Mark,
1895 .	133 894	„
1896 .	183 717	„
1897 .	221 545	„
1898 .	223 115	„
1899 .	203 514	„
1900 .	172 429	Mark.

Diese Beträge reichen nicht aus, um für dieses Kapital von 8 194 145 Mark zu decken,

a. eine 3prozentige Verzinsung	245 824	Mark,
b. eine 1prozentige Verzinsung (ganz abgesehn von Abschreibungen)	81 941	„
	327 765	Mark.

Außer andern Ursachen, so z. B. der ungünstigen Lage vom Mittelpunkt der Stadt, wird von seiten der städtischen Lagerhausverwaltung der Wettbewerb der anderen Umschlagstellen in und außerhalb Magdeburgs, namentlich aber die scharfe Konkurrenz des Königlichen Elbbahnhofs angesehn, auf dem Überfuhrgebühr überhaupt nicht erhoben wird, während von einer solchen angeblich städtischerseits (1 Pfennig für 100 kg) nicht abgesehn werden kann.

Die Gebührenfrage ist hier folgendermaßen geregelt:

Es wird Ufergeld nach dem ministeriell genehmigten Tarif vom 1. März 1872 entsprechend dem Gewicht beziehungsweise der Menge und

Digitized by Google

Beschaffenheit der Waren, im allgemeinen für 100 kg 1 Pfennig, sodann Hafengeld nach Bestimmung des Magistrats vom 29. Dezember 1896 für jede angefangenen 100 kg 1 Pfennig erhoben, endlich sind durch letzteren Tarif auch Krahn-, Wiege-, Lagergeld, Lade- und Überfuhrgebühren u. s. w. geregelt.

Die obigen Einnahmen der Jahre 1893 bis 1900 setzen sich aus allen diesen Geldern und Gebühren zusammen.

Tangermünde*). Der 630 a umfassende Winterschutzhafen gewährt Raum für 110 Fahrzeuge und verfügt über 550 m nutzbarer Uferlänge.

Die einmaligen staatlichen Aufwendungen für die 1889 bis 1892 erweiterten Hafenanlagen haben 159 992 Mark betragen. Die Einnahmen aus den Winterliegegebühren betrugen im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 1198 Mark.

Wittenberge*). Der Hafen mit einem Flächenraum von über 1400 a kann 300 Fahrzeuge aufnehmen und bietet 255 m nutzbarer Uferlänge. Die einmaligen staatlichen Aufwendungen betrugen 67 469 Mark.

Im Mittel der Jahre 1896 bis 1900 betrugen jährlich:
die laufenden Unterhaltungskosten . . . . . 170 Mark,
die Einnahmen aus den Winterliegegebühren . . . . . 2320 Mark.

Dömitz*). Die in der neuen Elbekanalmündung gelegenen, gegen Eisgang vollständig geschützten Hafenanlagen mit einem 330 a großen Becken gewähren Raum für 100 Fahrzeuge.

Die Anlagen sind in den Jahren 1890 bis 1893 vom Großherzoglich Mecklenburgschen Fiskus mit einem Kostenaufwand von ca. 200 000 Mark geschaffen beziehungsweise ausgebaut. Die jährlichen Unterhaltungskosten betrugen in den letzten Jahren ca. 4000 Mark, die jährlichen Einnahmen 775 Mark.

Boitzenburg*). Der Hafen, 648 a groß und mit 1425 m nutzbarer Uferlänge, ist 1842 bis 1840 bis 1842 mit einem Kostenaufwand von 90 000 Mark erbaut worden, von denen je ein Drittel die Stadt, das Land, und die landesherrliche Kasse, das Finanzministerium, hergaben. In gleichem Maße wurde eine in den Jahren 1887 bis 1889 für Erweiterungs- und Verbesserungsbauten der Hafenanlagen aufgewendete Summe von 75 000 Mark getragen.

Der Hafen befindet sich in städtischer Verwaltung. Die im Mittel der 90er Jahre für die Instandhaltung desselben seitens der Stadt aufgewendeten Summen schwankten außerordentlich, je nach der kostspieligen Verwendung eines Dampfbaggers. Durchschnittlich beliefen sich nach behörd-

Digitized by Google

licher Angabe diese Summen auf 500 Mark jährlich, während die Einnahmen im Jahre 1899 mit 1428 Mark den Höhepunkt erreichten, dagegen im Jahre 1900 infolge Fortfalls des Hafengeldes auf 437 Mark zurückgingen.

Bleckede. Für die mit einer Ladebühne versehenen 230 a umfassenden Hafenanlagen hat der preußische Fiskus 52 977 Mark aufgewendet. Die jährlichen Einnahmen aus Winterliegegebühren haben innerhalb des letzten Jahrfünfts 234 Mark betragen.

Lauenburg*). In der breiten Mündung der Delvenau gelegen, scheint der Hafen nicht besonders erbaut zu sein, sondern war wohl schon vor vielen Jahunderten von Natur vorhanden. Jedenfalls diente er, wenn nicht früher, seit der Eöffnung des Stecknitzkanals, also seit 1398 als Verkehrshafen. Von 1815 bis 1864 mit dem Herzogtum Lauenburg dänisch, stand der Hafen unter fiskalischer Verwaltung und ging, als 1865 Lauenburg preußisch wurde, in die Verwaltung des Kreisausschusses von Ratzeburg über, der für die Unterhaltung der Hafenanlagen derzeit jährlich 250 Mark aufwendete. Die Benutzung des Hafens und seiner Ufer war zu damaliger Zeit für die Schiffer frei, doch wurden jährlich 100 Mark für die Verpachtung einer Uferparzelle an eine Schiffswerft ,und 12 Mark aus dem Pachtertrag der Fischerei vereinnahmt, auch erhob der Kreis Abgaben aus den Schleusengebühren des alten Stecknitzkanals.

1892 wurden die Hafenanlagen, welche als Ausgang des nunmehr fertig gestellten Elbe-Travekanals nach der Elbe eine erhöhte Bedeutung gewonnen haben, vom preußischen Fiskus übernommen, der seit dieser Zeit für mancherlei Verbesserungen derselben 3060 Mark aufgewendet hat. Die Anlagen bestehn aus einem innern und äußern Becken von insgesamt 700 a Fläche und können ca. 80 Schiffe bergen.

Hoopte. Die ca. 230 a umfassenden Hafenanlagen mit 350 m nutzbarer Uferlänge und einer Landebrücke sind vom preußischen Fiskus mit einem Kostenaufwand von 41 730 Mark geschaffen worden. Die jährlichen Einnahmen aus den Winterliegegebühren haben im Lauf des letzten Jahrhunderts 234 Mark betragen.

Harburg ist See- und Flußschiffahrtshafen[1]. Die Elbe gilt von der Harburger Brücke abwärts als Seeschiffahrtsstraße. Die Anlagen haben einen Umfang von 2500 a und bieten bei 9600 m nutzbarer Uferlänge 300 Fahrzeugen Raum.

---

[1] Im preußischen Etat wird Harburg als Seehafen geführt.

Digitized by Google

Trotzdem hier Binnen- und Außenhafen ihre Tarife in verschiedener Höhe von Fluß- und Seeschiffen erheben — und zwar nach dem Tarife vom 22. November 1897 — läßt sich eine Trennung sowohl nach Ausgabe im Interesse der Binnenschiffahrt, wie nach Einnahme von den Fahrzeugen nicht durchführen und dies um so weniger, als unter den Flußschiffen vorwiegend Leichter und Schuten mit inbegriffen sind, die den Verkehr zwischen Harburg und Hamburg vermitteln, also nicht der eigentlichen Binnenschiffahrt dienen, auch nicht von den eigentlichen Flußschiffen getrennt bei der Erhebung der Abgaben behandelt werden. Zur Orientierung mögen hier nach dem Mittel der letzten fünf Etatsjahre — 1896 bis 1900 — Einnahmen und Ausgaben für See- und Flußschiffahrt des Hafens Harburg folgen:

	Einnahmen	Ausgaben
1896/97 . .	40 270 Mark,	52 903 Mark,
1897/98 . .	43 236 „	45 608 „
1898/99 . .	53 932 „	45 281 „
1899 . . .	63 596 „	68 917 „
1900 . . .	66 233 „	65 038 „
	267 270 Mark,	277 748 Mark,
durchschnittlich	53 454 Mark.	55 550 Mark.

Außer den Häfen bieten mehr als 50 Elbplätze auf diesen Strecken eine reiche Anzahl von Lösch- und Ladestellen, großenteils mit einer Reihe von Einrichtungen zur Bewältigung des Verkehrs. Die Anlegung dieser Ladestellen ist in der Hauptsache auf Kosten der Interessenten, Gemeinden, Gesellschaften u. s. w. geschehn; die hierdurch seitens des Fiskus gewährten Beiträge teils in bar, teils durch Hergabe von Baumaterialien oder durch Stellung von Arbeitskräften u. s. w. sind unbedeutend und werden bei den Unterhaltungskosten des Elbstroms verrechnet.

Was schon oben über die Rentabilität der mannigfachen besondern Einrichtungen für den Handelsverkehr angeführt wurde, dürfte auch von der ganz überwiegenden Mehrzahl dieser Ladestellen und der mit ihnen in Verbindung stehenden verschiedenen derartigen Veranstaltungen, als Geleise, Krähne, Speicher u. s. w. gelten: die Rentabilität ist, wenn vorhanden, schon infolge der großen Konkurrenz gering. So lautet u. a. ein Passus der Zuschrift der Direktion eines der größten dieser Unternehmungen: „die erwähnte Einnahme stammt aus dem gesamten Betrieb und enthält vor allem diejenigen Beträge, welche für Lagergeld zur Erhebung gelangten. Ohne diese Position wäre es unmöglich gewesen, einen Überschuß zu erzielen."

Digitized by Google

Benutzte Litteratur.

Der Elbstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse. Herausgegeben von der Königlichen Elbstrombauverwaltung. Berlin, Reimer 1898.

Die Stromgebiete des Deutschen Reichs. Statistik des Deutschen Reichs. Teil IIa 1900.

Die deutschen Ströme, von Meidinger. Leipzig, Fleischer 1854.

Landbuch der Mark Brandenburg, von Berghaus. Berlin 1854—1856.

Die Elbzölle. Aktenstücke und Nachweise 1814—1859. Leipzig, Brockhaus 1860.

Beschreibung der Elbe, von H. v. Bose. Annaberg, Rudolph und Dieterici 1852.

Die Elbe bei Magdeburg, von H. Mänß. Verein für Erdkunde. Halle a. S. 1885.

Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter, von Weißenborn. Halle, Kämmerer 1901.

Die Schiffbarkeit der Elbe in Sachsen, von Weber. Berlin, Siemenroth und Troschel 1898.

Die Elbe und ihre zwei größten Nebenflüsse in Böhmen, von Mrasick Ebenda 1897.

Die Regulierung der Elbschiffahrt 1899—1821, von Kriele. Straßburg, Trüben 1894.

Denkschrift betreffend die im preußischen Staat vorhandenen Wasserstraßen. Berlin 1877.

Die Entwicklung des Binnenschiffahrtsabgabewesens in Deutschland, von Schuhmacher. Berlin 1897.

Der Elbe-Travekanal. Broschüre zur Eröffnungsfeier 1900.

Die freie Elbschiffahrt in Preußen. Leipzig, Jackowitz 1850.

Digitized by Google

Die betreffenden Denkschriften zu den Verhandlungen des Abgeordnetenhauses von 1879—1900.

Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens, von Dernburg. Halle 1898.

Gesetz vom 30. Mai 1869 betreffend das Wasserrecht. (Reichsgesetzblatt für das Kaisertum Österreich.)

Mandat, die Elbstrom-Ufer- und Dammordnung enthaltend, vom 7. August 1819. (Gesetzsammlung für das Königreich Sachsen.)

Digitized by Google

Schlußwort.

Diese Arbeit ist nur ein Stein in einem größeren Bau, der erst mit seiner Vollendung in vollem Umfange zu abschließendem Urteil berechtigt.

Ein Resultat aber drängen doch schon diese Ausführungen scharf in den Vordergrund: die volle Bestätigung des bereits erwähnten Ausspruchs der 1. Elbstromschaukommission vom Jahre 1842: an und für sich ist „die Schiffahrt der natürlichen Bestimmung des Stromes fremd und nur eine Nutzung desselben."

Mit Nichten sind Elbe sowohl als ihre Nebenflüsse natürliche Wasserstraßen, sie sind vielmehr natürliche Wasserläufe, deren menschliche Intelligenz und Kraft erst Herr werden mußte, sie dem Schiffahrtsverkehr auch nur mit einiger Sicherheit dienstbar und nutzbar zu machen. Um das durchzuführen, mußte diesen Wasserläufen Gewalt angethan werden, und zwar unter Aufwendung einer ungeheuren Summe menschlicher Arbeit: das natürliche Bett wurde zu einem künstlichen umgestaltet, dadurch der natürliche Wasserabfluß künstlich von Menschenhand geregelt.

Erst so wurde der gebändigte Strom willfährig zu einer „Nutzung" durch die seiner „natürlichen Bestimmung fremde Schiffahrt" — aber zufolge der ihm innewohnenden elementaren Eigenschaften, sowie der Abhängigkeit gegensätzlicher Witterungseinflüsse auch dann noch nicht ein zu jeglicher Zeit unbedingt zuverlässiger Träger des ihm anvertrauten Verkehrs.

Wie sehr es zur Durchführung jener Nutzung des Eingriffs von Menschenhand benötigte, zeigen am meisten die Strecken, die der Kanalisation bedurften, um schiffbar zu sein, so die der unteren Moldau und der oberen Elbe in Böhmen, so der Unstrut und Saale, sowie die meisten der oberen und teilweise der der mittleren Havel, aber kaum minder die volle Strecke des Hauptstroms von Aussig bis Hamburg-Harburg, dessen Lauf in ein künstliches Bauprofil eingeschnürt werden mußte, um in geregeltem Wasserabfluß bei Hoch- wie bei Niederwasser Fahrzeuge bestimmten Umfanges zu tragen, aber

Digitized by Google

auch die Strecken der Spree, ja selbst der kleinen Ilmenau konnten derartiger Arbeiten nicht entraten, sollten sie im Dienst der Schiffahrt Verwendung finden.

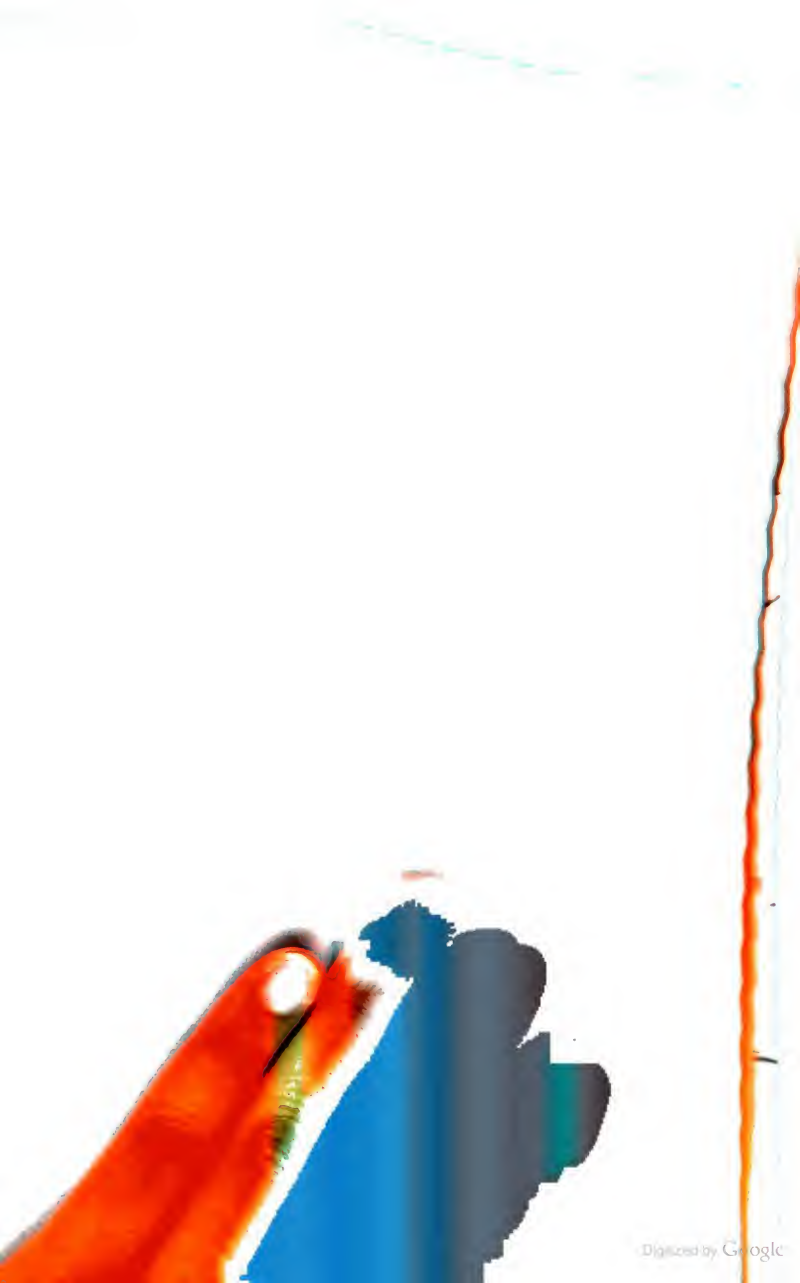
Dem Umfange der Arbeiten entsprachen die Aufwendungen; sie gewähren den rechnerischen Maßstab: als einmalige für die Schiffbarmachung, als laufende für die Schiffbarerhaltung des Wasserlaufes, und mögen am Schlusse zusammengefaßt werden.

Es haben aufgeboten für die Elbe:	auf rund km Uferlänge	1871 bis 1900 an einmaligen Aufwendungen einschließlich Hafenanlagen Mark	1896 bis 1900 an laufenden Aufwendungen ausschließlich Hafenanlagen jährlich Mark
Österreich	212	5 578 596	174 000
Sachsen	244	17 233 637	190 765
Preußen	826	26 601 386	1 162 169
Anhalt	108	4 257 057	59 556
Mecklenburg	25	1 752 987	55 074
Hamburg	107	14 244 970	488 402
	1522	69 668 633	2 129 966
für die Moldau:			
Österreich(einschl. 5Staustufen und 1 Regierungsdampfer) . . .	482	18 024 388	200 000
für die Saale und Unstrut:			
Preußen	436	5 581 839	95 827
Anhalt (Saale) . . .	56	431 447	44 000
	492	6 013 286	139 827
für die Havel einschließlich ihren rechtsseitigen Kanälen und dem Plauer- und Ihlekanal:			
Preußen u. Gemeinden	1388	18 688 333	231 567
für die Spree von der Mündung bis einschließl. Berlin:			
Preußen u. Gemeinden	70	18 232 886	224 561
für die Ilmenau . . .	58	940 441	18 800

Digitized by Google

Photolithographie v. H. Wagner & E. Debes, Leipzig

Digitized by Google


Digitized by Google

Libsic
Zalow
Rostok
Holleschowitz
Lieben
Carolinenthal
PRAG
Cyditina
Elbe
Moldau
Beraun
Sazawa
Luschnitz
Budweis

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY
OF
CALIFORNIA

Digitized by Google

Die Bedeutung der Wasserstraßen im östlichen Deutschland für den Transport landwirtschaftlicher Massengüter.

Von

P. G. Giersberg.

Digitized by Google

Digitized by Google

Erstes Kapitel.

Die Grundzüge des heutigen Wasserstraßennetzes im östlichen Deutschland sind bereits im 17. und 18. Jahrhundert durch die künstlichen Verbindungen der drei großen Stromsysteme der Weichsel, Oder und Elbe festgelegt worden. Die Wasserstraßen im äußersten Osten, die Gewässer des frischen und kurischen Haffs, der Elbing-oberländische Kanal mit seinen Verzweigungen und die größtenteils untereinander in Verbindung stehenden masurischen Seen sind isolierte Systeme. Diese verhältnismäßig wenigen Wasserwege konnten für eine wirksame Erschließung des flachen Landes natürlich nicht ausreichen, um so weniger als sich die Landwege, auf welchen die Zufuhr nach den Ladestellen der Binnenschiffahrt bewerkstelligt werden mußte, in älterer Zeit in überaus schlechtem Zustande befanden. Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde in Preußen mit dem Bau von Kunst-Landstraßen begonnen, die allmählich mit immer dichteren Maschen das Land überspannten und auch den von den bisherigen Hauptverkehrsadern entfernteren Gebieten den Absatz ihrer Produkte erleichterten. Eine gänzliche Umgestaltung des Verkehrswesens brachte der im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts erfolgende Ausbau der Hauptlinien des deutschen Eisenbahnnetzes. Die Chausseen verloren ihre Bedeutung als Hauptverkehrswege, wurden aber nun um so lebhafter als Zubringer nach den Eisenbahnstationen im lokalen Verkehr benutzt und dementsprechend erweitert. Auch die Binnenschiffahrt schien namentlich bei den ungünstigen Schiffahrtsverhältnissen der östlichen Ströme und ihrer veralteten Kanalverbindungen der Konkurrenz des neu aufkommenden Verkehrsmittels nicht gewachsen zu sein; unter dem Eindruck der glänzenden Leistungen der Eisenbahnen erlahmte das Interesse an der Weiterentwicklung der Wasserstraßen, um dem lebhaften Wunsche nach fortgesetzter Ausbreitung des Schienennetzes Platz zu machen.

In den Provinzen Ost- und Westpreußen, welche nur von dem Unterlauf der aus dem Auslande kommenden Ströme, Memel und Weichsel, durchflossen werden, sind die Wasserstraßen in erster Linie Durchfuhrwege für russische Produkte nach den Seehäfen gewesen; man hatte daher

Digitized by Google

preußischerseits um so weniger Anlaß, sich mit kostspieligen Wasserbauten zur Verbesserung der Schiffahrt zu beeilen, als im Oberlaufe auf russischem Gebiet gar nichts dafür gethan wurde, und die Unterhandlungen zu gemeinsamem, planmäßigem Vorgehen meist resultatlos verliefen. Erst Anfang der siebziger Jahre wurden durch wiederholte Baggerungen die „unerträglichen" Sandbänke in der Memel beseitigt, worauf die Verwendung von Dampfern zunahm und ein Wachstum der Schiffahrt eintrat. Auch auf der Weichsel hatten die Schiffahrtsverhältnisse mit dem durch die Eisenbahnen hervorgerufenen großen Verkehrsaufschwung nicht Schritt gehalten, denn noch im Jahre 1874 wurde eine Stromregulierung von seiten der Danziger Handelskammer dringend befürwortet, „damit neben den einfachen Holzflößen und den roh gezimmerten Gallern, welche heute wie vor sechs Jahrhunderten den Hauptteil der Weichselschiffahrt bilden," die Verwendung größerer Schiffsgefäße und die Benutzung der Dampfkraft ermöglicht würde. Während der Holztransport dem alten Wasserweg treu geblieben ist, ist in der Getreidezufuhr nach Danzig hinsichtlich der Benutzung der Weichsel nach dem Ausbau der Eisenbahnen in den russischen Produktionsgebieten mit dem Anschluß an die preußischen Linien ein großer Umschwung eingetreten. Früher wurde der weitaus größte Teil des über Danzig exportierten Getreides auf der Weichsel herabgeführt, allmählich gelang es aber den Eisenbahnen, auch aus sehr entfernten Gebieten die Zufuhr nach den Ostseehäfen von dem herkömmlichen Wege abzuleiten. Ein großer Teil desjenigen Getreides, welches früher die Weichsel hinabschwamm, wird ferner jetzt mit Hilfe der Eisenbahnen direkt westwärts gebracht, so daß der Getreidetransport auf der Weichsel mehr und mehr an Bedeutung verlor.

Von allen größeren deutschen Strömen ist zu allermeist die Oder das Schmerzenskind der Schiffahrtsinteressenten gewesen; noch heutigen Tages, nachdem die wichtigsten Regulierungsarbeiten als vollendet betrachtet werden müssen, ist das Flußbett infolge Wassermangels bisweilen nur 30 bis 50 Tage im Jahre für das gewöhnliche Oderschiff mit voller Ladung passierbar, aber wahrhaft herzzerreißend sind die regelmäßig Jahr für Jahr wiederkehrenden Klagen der Breslauer Handelskammer seit den fünfziger bis Ende der siebziger Jahre über die mangelhaften Schiffahrtsverhältnisse dieses Stromes; man befürchtete wiederholt den völligen Verfall der Oderschiffahrt. Obschon von 1819 bis 1862 rund 3 Mill. Thlr. für Regulierungsarbeiten an der Oder verausgabt wurden, war so wenig erreicht, daß nach einem Bericht von 1862 mehrere Ende Juli in Brieg mit Mehl beladene Kähne im November in Breslau ausgeladen werden mußten, nachdem sie in drei Monaten einen Weg von sechs Meilen zurückgelegt hatten. Derartige

Digitized by Google

Kuriosa aus dem Jahrhundert des Verkehrs lassen sich beliebig vermehren; es sei hier nur noch an eine bewegliche Klage der Berliner Kaufmannschaft aus dem Jahre 1863 über denselben Gegenstand erinnert, wonach ein dortiges Haus eine Sendung aus Japan über Hamburg früher erhielt, als eine zu gleicher Zeit aus Schlesien flußwärts verladene Warenpost. Allein solchen Klagen ist nicht allzuviel Wert beizumessen, sie entspringen dem Wunsche, den Staat zu Aufwendungen zu veranlassen, damit die Verfrachter den auf Kosten der Gemeinsamkeit verbesserten Wasserweg unentgeltlich benutzen können, anstatt die etwas höheren Frachten für den Transport auf den Eisenbahnen zu bezahlen.

Was den Transport landwirtschaftlicher Produkte anlangt, insbesondere von Getreide, welches auf der Oder bei normaler Ernte fast nur stromabwärts nach Berlin oder Stettin verladen wurde, so sind immerhin namhafte Mengen von Breslau per Kahn versendet worden. Die primitive Art des Transports von Getreide auf den Eisenbahnen in offenen Güterwagen führte häufig zu Verlusten während der Fahrt, „welche (1857) auf den Linien Breslau-Posen-Stargard-Berlin nicht selten 5 bis 6 % erreichten, so daß sich die Stettiner Getreideexporteure lieber bei Schiffssendungen eine Lieferzeit von 4 bis 6 Wochen gefallen ließen, ehe sie sich zur Tragung der mit dem Bahntransporte verbundenen Verluste verstanden". Unter dem Einflusse umfangreicher Massenverladungen nach der reichen Ernte des Jahres 1856 (im Frühjahr 1857 gingen allein 35 000 Wispel zu Thal) stiegen die Schiffsfrachten bisweilen so hoch, daß sie die Frachtsätze der Eisenbahnen erreichten. Zuverlässige Zahlen über den Versand Breslaus zu Wasser sind in den Berichten der Handelskammer nicht vorhanden, da die Notierungen nur den Verkehr an der Unterschleuse umfassen, während auch unterhalb derselben an mehreren Ladeplätzen große Mengen verladen wurden. Über den Verkehr von Breslau nach der Spree geben folgende Zahlen ein ungefähres Bild, welche für die Jahre 1846 bis 1860 die Anzahl der von Breslau durch den Müllroser Kanal verkehrenden Kähne bezeichnen:

Im Jahre	Anzahl der Kähne	davon beladen mit Getreide	Im Jahre	Anzahl der Kähne	davon beladen mit Getreide
1846	616	61	1854	553	58
1847	624	64	1855	698	14
1848	420	113	1856	457	47
1849	463	50	1857	230	99
1850	530	135	1858	185	50
1851	619	153	1859	329	78
1852	386	66	1860	263	151
1853	362	83			

Digitized by Google

Leider geht hieraus nicht viel über die Massen der Getreidetransporte hervor, aber die Zahlen zeigen doch, daß das Getreide einen sehr erheblichen Anteil (10 bis über 50 %) der Gesamttransporte ausmacht. Zum Vergleich der Transportleistungen von Eisenbahn und Wasserweg seien im folgenden noch einige Zahlen angeführt über den Versand Breslaus von Kohlen und den wichtigsten landwirtschaftlichen Produkten auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und der Oder, soweit derselbe an der Unterschleuse notiert wurde:

	1859 (schlechte Ernte, Schiffahrt günstig) Versand		1862 (befriedigende Ernte, Schiffahrt zeitweise behindert) Versand	
	auf der N.-M. Eisenb.	auf der unteren Oder	auf der N.-M. Eisenb.	auf der unteren Oder
Getreide	45 436 t	3 600 t	94 291 t	16 970 t
Hülsenfr. u. Säm. .	4 883 „	—	9 720 „	190 „
Mehl- und Mühlenfabrikate	6 194 „	2 603 „	18 263 „	2 745 „
Wolle	5 562 „	—	7 314 „	—
Steinkohlen	75 884 „	36 150 „	179 040 „	3 800 „

Allerdings sind diejenigen Zahlen, auf die es uns am meisten ankommt, über den Getreideverkehr auf der Oder, am wenigstens zuverlässig, vielmehr sicher viel zu niedrig. Erstaunlich ist der geringe Versand von Steinkohlen namentlich im Jahre 1862, was vielleicht darin seinen Grund haben dürfte, daß die bei schlechten Schiffahrtsverhältnissen nötig werdenden Ableichterungen von Steinkohlen am allerwenigsten vertragen werden.

Auch auf dem großen Nebenfluß der Oder, der Warthe, waren die Schiffahrtsverhältnisse bis Ende der siebziger Jahre nach Angabe der Posener Handelskammer keine günstigen, d. h. es konnten nur Schiffe von geringen Abmessungen verkehren, insbesondere Dampfer konnten nur selten bis nach Posen gelangen. Trotzdem wird aus dem Jahre 1869 berichtet, daß unter normalen Verhältnissen, bei einer Wasserfracht für den Wispel Getreide von 2 bis $2^1/_2$ Thlr. nach Stettin, 3 bis $3^1/_2$ Thlr. nach Berlin und 4 Thlr. 10 Sgr. nach Hamburg, der Engros-Versand von Getreide aus Posen zu Wasser durchaus die Regel bildete und per Bahn nur in dringenden Fällen verfrachtet wurde.

Indessen steht diese Angabe mit den statistischen Nachweisen nicht recht in Einklang, denn nach den Angaben derselben Handelskammer war der Bahnverkehr von Getreide ab Station Posen in den Jahren 1861 bis 71 immer höher, meist doppelt so groß als die Verladung auf der Warthe;

Digitized by Google

daneben wird allerdings noch eine beträchtliche Durchfuhr zu Thal nachgewiesen. In den siebziger Jahren sinkt die Getreideausfuhr Posens auf dem Wasserwege zu einem Minimum herab, während die Bahnen teils infolge von Veränderungen im Absatzgebiet, vorwiegend wohl infolge ihrer verkehrstechnischen Überlegenheit, den größten Teil der Transporte an sich ziehen.

Die Anschreibungen der Kahntransporte sind trotzdem doch viel zu niedrig, um ohne Zweifel hingenommen werden zu können; zuverlässige Zahlen über den Umfang des Getreideverkehrs fehlen eben auch hier.

Überhaupt sind zusammenhängende Nachweise über den inneren Güterverkehr auf den deutschen Wasserstraßen aus der Zeit des deutschen Zollvereins bis zu den Erhebungen der Reichsstatistik leider nicht vorhanden. Nur über den Getreideverkehr von Berlin lassen sich einige Ergebnisse zusammenstellen.

Der Berliner Verbrauch[1] war schon im Anfang des 19. Jahrhunderts so hoch, daß er fast das ganze überschüssige Getreide der Mark Brandenburg auffaugte; nur die Priegnitz und die Altmark suchten den günstigen Absatz für ihr Getreide im Export über Hamburg.

In merkantilistischen Anschauungen befangen, klagt F. W. A. Bratring (1804) über den „gefräßigen Wurm im Schoße der Mark", welcher es verschuldet, daß die Provinz einen jährlichen Verlust von 5 600 000 Thlr. erleidet, die bei dem Export des überschüssigen Getreides ins Land kommen würden. Außer den Zufuhren aus der Mark selbst, die in erheblichem Umfange per Landfuhrwerk erfolgten, wurden namentlich aus der Magdeburger Gegend, aus Anhalt und aus Pommern große Massen von Getreide zu Wasser nach Berlin gebracht; von den übrigen östlichen Provinzen schickte zunächst nur Schlesien in günstigen Erntejahren größere Mengen von Weizen und Mehl nach Berlin und über Berlin nach Hamburg.

Über den Verkehr von Getreide und Mühlenfabrikaten auf den Berliner Wasserwegen giebt Mucke aus dem Zeitraum von 1840 bis 1874 folgende Zahlen, die sich auf Mitteilungen des Hauptsteueramtes stützen (siehe Tabelle S. 138).

Danach spricht sich eine nur schwach steigende Benutzung der Wasserstraßen für die Getreidezufuhr aus; wenn man daneben den in weit stärkerer Progression angewachsenen Bedarf Berlins berücksichtigt, so zeigt sich, daß die Heranschaffung von Cerealien zu Wasser in dem betrachteten Zeitraume relativ sogar beträchtlich, von 81 auf 47 %, zurückgegangen ist. Man darf dabei

[1] Vgl. Mucke, Verkehr und Verbrauch von Getreide in Berlin. Dresden 1889.

Digitized by Google

Durchschnittlich in den Jahren	Auf dem Wasserwege wurden eingeführt (t)				ausgeführt (t)				Einfuhrüberschuß v. Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten	Geschätzter Gesamtverbrauch an Cerealien	Der Überschuß der Wasserzufuhren deckte vom Bedarf
	Getreide und Hülsenfrüchte		Mühlenfabrikate		Getreide und Hülsenfrüchte		Mühlenfabrikate				
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	(t)	(t)	%
1840—45	37 694	18 580	4 813	6 599	3 853	8 273	111	86	55 363	67 980	81,5
1846—50	45 446	5 413	5 816	3 874	876	5 557	212	137	53 767	73 280	73,4
1851—55	61 728	7 083	7 129	4 128	1 287	14 474	219	68	64 020	81 800	78,2
1856—60	53 425	6 271	11 726	3 652	1 354	13 431	171	166	59 947	99 620	60,2
1861—65	74 393	8 263	14 337	7 412	474	21 214	91	715	81 911	123 190	66,4
1866—70	59 924	7 880	11 149	14 577	1 237	30 855	375	647	60 416	139 760	43,3
1871—74	72 119	4 121	15 004	5 963	1 343	8 828	258	1 229	85 551	180 740	47,3

nicht vergessen, daß die anfänglich auf dem Wasserwege ihr Getreide exportierenden Erzeugungsgebiete an der Elbe und in Schlesien „im Verlaufe der Periode nicht erheblich mehr Getreide nach Berlin abzugeben hatten“ [1]; indessen ist in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts die Provinz Posen als Getreideproduktionsgebiet hervorgetreten, welches besonders Roggen auch nach Berlin und, wie wir hörten, unter normalen Verhältnissen in großen Quantitäten zu Wasser versandte. Wenn trotzdem der Getreidetransport zu Wasser nicht im Einklange mit dem Berliner Konsum angestiegen ist, so liegt der Grund hierfür darin, daß, solange die Versorgung Berlins mit Getreide überwiegend aus dem Binnenlande und nicht von den Seehäfen her stattfand, „die Konkurrenz der Eisenbahnen den Flüssen und Kanälen einen großen Teil der Getreidetransporte abnahm [1].“ Dazu kam, daß auch die märkischen Wasserstraßen nicht den an sie gestellten Anforderungen gerecht werden konnten; der alte Friedrich-Wilhelm-Kanal, der die Verbindung nach Schlesien herstellte, war so wenig leistungsfähig, daß die Schiffer vielfach dem ungefähr 100 km längeren Umweg über den Finowkanal den Vorzug gaben. Doch auch hier kam es zu Zeiten lebhaften Schiffsverkehrs häufig vor, daß der Transport unverhältnismäßig langsam von statten ging. Lange Reihen von Flößen und Schiffsgefäßen stauten sich vor den Schleusen auf, sodaß die Beförderung aus dem Osten kommender Schiffe vom Eintritt in den Finowkanal bis Berlin — eine Strecke, die in der Luftlinie etwa 50 km beträgt — vielfach 4 bis 6 Wochen in Anspruch nahm [2].

Daß man unter solchen Umständen alsbald bei dem Aufkommen der

[1] Vgl. Mucke.

[2] Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen. Berlin 1896.

Digitized by Google

Eisenbahnen auch trotz einiger Mehrkosten diesem vollkommeneren Verkehrsmittel den Vorzug gab, welches in Bezug auf Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Lieferung bisher unbekannte Leistungen darbot, ist nicht erstaunlich. Auf jeder neuen Eisenbahnlinie, welche Berlin mit den östlichen Getreideproduktionsgebieten verband, namentlich auf der Niederschl.-Märk. Eisenbahn, und seit Eröffnung der Ostbahn (1868) auf dieser, wurden große Massen von Getreide dem Berliner Markte zugeführt.

„Der zweckmäßige, strahlenförmige Ausbau seiner Bahnlinien machte Berlin zum natürlichen, um nicht zu sagen, auserwählten Vermittler zwischen dem Überfluß der östlichen Landesteile und dem Bedarf des Westens und Südens[1]." Indem die Eisenbahnen in immer dichteren Maschen das Land überspannten, erschlossen sie dem bis dahin latenten Verkehr der abgelegeneren Landesteile den Weg nach den großen Handelsplätzen und machten viele Güter durch die Erweiterung ihres Absatzgebietes über den engen Umkreis ihres Erzeugungsortes hinaus erst zu wirklichen Handelswaren. Ganz besonders wurde der Umlauf der landwirtschaftlichen Güter durch die Eisenbahnen gefördert, und die großen Massen von Getreide und anderen Erzeugnissen der Landwirtschaft, welche nun in Berlin zusammenströmten, waren es, welche zuerst den Berliner Markt zu der Stellung eines Großhandelsplatzes erhoben[1].

Über den Umschwung in der Benutzung von Landstraßen bzw. Eisenbahnen und Wasserstraßen für die Zufuhr von Getreide nach Berlin geben folgende Zahlen Aufschluß.

Danach wurde nach Berlin eingeführt:

Durchschnittlich in den Jahren	Weizen und Roggen per			Gerste und Hafer per			Anderes Getreide u. Hülsenfrüchte[2] per			Von der Gesamtzufuhr entfielen a. d. Transport per		
	Kahn	Landfuhrwerk	Eisenbahn	Kahn	Landfuhrwerk	Eisenbahn	Kahn	Landfuhrwerk	Eisenbahn	Kahn	Landfuhrwerk	Eisenbahn
	t	t	t	t	t	t	t	t	t	%	%	%
1851/52	58 526	5 954	8 575	7 050	9 078	6 129	6 126	306	1 286	68,2	15,6	16,2
1862/63	45 050	6 118	57 679	6 329	9 512	35 445	1 324	215	4 786	31,8	9,5	58,7
1865/71	45 955	2 251	74 390	7 448	3 948	71 023	1 076	92	7 339	25,5	2,9	71,5
1875/76	69 737	—	73 254	7 670	—	129 753	3 752	—	9 536	27,6	—	72,4
1886/87	173 903	—	62 088	36 250	—	124 664	20 425	—	33 725	51,1	—	48,8
1896/98	128 194	—	47 860	95 648	—	81 629	116 174	—	40 018	66,7	—	33,3

[1] Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen.

[2] Bis 1875/76 nur Hülsenfrüchte, in den beiden letzten Zahlenreihen dagegen auch viel anderes Getreide und Sämereien, namentlich Mais.

Digitized by Google

Obwohl bereits in den Jahren 1851/52 fünf Hauptbahnen, die Niederschl.-Märkische, Berlin-Stettiner, Hamburger, Potsdamer, Anhaltische, aus den verschiedensten Himmelsrichtungen in Berlin einmündeten, ist die Getreidezufuhr auf denselben infolge der hohen Beförderungspreise, mangelhafter Verladung in offenen Güterwagen 2c., nicht bedeutend und übertrifft nur um ein Geringes diejenigen Mengen, welche mittels Landfuhrwerks auf den Markt gebracht wurden; die Zufuhren auf dem Wasserwege dagegen sind recht erheblich und betragen mehr als $^2/_3$ der Gesamtgetreideeinfuhr. Die Beförderung zu Wasser, welche immer durch die wechselnden Schiffahrtsverhältnisse stark beeinflußt wird, war in diesen beiden Jahren wie auch aus der vorigen Tabelle hervorgeht, unverhältnismäßig hoch, in der nächstfolgenden Etappe 1862/63 dagegen ziemlich niedrig; aber auch in der längeren Periode 1865/71 ist die Anfuhr von Getreide zu Wasser nur ganz unwesentlich gestiegen.

Der erheblich gesteigerte Bedarf wurde durch die mächtige Zunahme der Eisenbahntransporte gedeckt, welche nunmehr auch die bisher per Landfuhrwerk aus der näheren Umgebung Berlins zugeführten Getreidemengen aufnahmen. Die Zufuhr per Bahn betrug Anfang der 70 er Jahre fast $^3/_4$ der Gesamtzufuhr, während der Anteil der Wasserstraßen auf 25 % gesunken war.

Die Lage Berlins im Mittelpunkte eines die wichtigsten Ströme Nordostdeutschlands verbindenden Systems von Wasserstraßen gewährt die denkbar günstigsten Bedingungen für die Entwicklung des innerdeutschen Wasserstraßenverkehrs; wenn trotzdem während der Periode 1850/75 bei der großen Verkehrszunahme die Binnenschiffahrt in der Berliner Getreidezufuhr nur mühsam ihre absoluten Leistungen aufrecht erhielt, so muß man daraus schließen, daß im sonstigen Inlandsverkehr der Getreidetransport zu Wasser noch weit weniger der allgemeinen Verkehrs-, Produktions- und Verbrauchssteigerung entsprach, sondern daß der große durch die Verkehrszunahme erwiesene Aufschwung des Getreideumsatzes voll und ganz der Entwicklung der Eisenbahnen zu danken ist.

In den beiden letzten Etappen der Tabelle, welche der Vollständigkeit halber zugefügt sind, zeigt sich, wie in neuerer Zeit wiederum ein großer Umschwung in der Benutzung der beiden konkurrierenden Verkehrsmittel eingetreten ist. Überall ist eine nicht nur relative sondern sogar absolute Verringerung der Eisenbahnzufuhren zu bemerken, während die Wassertransporte eine sehr hohe Steigerung erfuhren.

Solange der Berliner Markt bis in die 70 er Jahre vorzugsweise mit einheimischem Getreide versorgt wurde, erwiesen sich die Eisenbahnen als das

Digitized by Google

geeignetere Beförderungsmittel; als aber durch die Entwicklung der Verkehrsmittel in Osteuropa sowohl wie in überseeischen Ländern weite Getreidebaugebiete erschlossen wurden und mit ihren unter geringeren Produktionskosten erzeugten Getreidemassen die europäischen Märkte überschütteten, fand auch in Berlin das ausländische Produkt, welches, von den Seehäfen kommend, natürlich den weit billigeren direkten Wasserweg vor den Eisenbahnen bevorzugte, mehr und mehr Eingang.

Die bisherigen Versorgungsgebiete Berlins im östlichen Deutschland, deren Getreideproduktion noch anstieg, während ihr Eigenbedarf sich nicht wesentlich erhöhte, mußten für ihre Produkte anderwärts Absatz suchen; vorwiegend unter dem Einfluß der Wasserstraßen, deren niedrige Fracht gleichsam eine Einfuhrprämie für überseeisches Getreide darstellt, sahen sie sich von dem Hauptmarkte Nordostdeutschlands abgedrängt.

Die Gefahren einer durch Mißwachs hervorgerufenen, partiellen Hungersnot sind durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes endgültig überwunden worden; wie in schlechten Jahren ohne Schwierigkeit eine Ergänzung der Getreidevorräte aus anderen Gegenden bewerkstelligt werden kann, so ist die Abführung großer Getreideüberschüsse in günstigen Erntejahren durch die Eisenbahnen auch für entlegene Gebiete bedeutend erleichtert worden.

Daher ist wohl kaum jemals mehr deutsches Getreide nach dem Auslande abgegeben worden als nach guten Ernten in der Zeit von Mitte des Jahrhunderts bis in die 70er Jahre, ehe noch der Bedarf so groß war, daß er selbst reiche Ernteerträge aufnehmen konnte, und ehe durch Getreideschutzzölle den Überschüssen des deutschen Ostens auf deutschen Märkten günstigerer Absatz geboten war als im Auslande.

Als Aufnahmegebiete deutschen Getreides kommen vorwiegend Skandinavien und England in Betracht, die Ausfuhrthore sind also die Seehäfen, und die altgewohnten und natürlichen Bahnen für die überseeische Ausfuhr die in den Seehäfen mündenden deutschen Ströme. (Siehe Anlage 1.)

Obwohl der größte Teil der reichen Getreideproduktion des Elbgebietes durch das Anwachsen des Bedarfs im mittleren Deutschland auf dem inneren Markt Absatz fand, brachte doch die Elbe, teils auch aus den östlichen Gebieten von Oder und Warthe her, namentlich in den 60er Jahren große Getreidemassen nach den in ihrem Mündungsgebiet gelegenen Hafenplätzen.

Nicht viel umfangreicher können die Zufuhren gewesen sein, welche auf der Oder nach Stettin befördert wurden, denn in der nachgewiesenen strom- und küstenwärts erfolgenden Zufuhr kommt ein beträchtlicher Teil auf Sendungen aus pommerschen und preußischen Häfen. Überblickt man die

Digitized by Google

Reihe der Stettiner Getreideausfuhr, so ist es auffallend, wie sehr sich dieselbe seit 1836/40, also seit der Ausbreitung der Eisenbahnen, gehoben hat. Da aber trotzdem, wenigstens 1858—67, die Zufuhr per Bahn durch die zu Wasser meist recht erheblich übertroffen wurde, so haben die Eisenbahnen nicht nur durch die direkte Zufuhr nach Stettin, sondern jedenfalls auch in der Rolle des Frachtzubringers nach den Ladeplätzen der Binnenschiffahrt den Absatz von Getreide wesentlich gefördert.

Bei günstigen Tarifen konnten die Eisenbahnen zu damaliger Zeit, als die Schiffahrtsverhältnisse auf der Oder noch recht schlechte waren, auch auf große Entfernungen die Konkurrenz mit den Wasserstraßen sehr wohl aufnehmen; denn es sind nicht allein aus Breslau neben den Wassertransporten häufig umfangreiche Getreidelieferungen per Bahn nach Stettin abgegangen, sondern selbst aus Galizien und 1867 und 68 aus Ungarn wurden große Getreidemassen auf dem Schienenwege dem Ausfuhrhafen an der Odermündung zugeführt.

Wenn schon über Stettin nicht nur deutsches, sondern auch im weiteren Hinterlande erzeugtes ausländisches Getreide exportiert wurde, so gilt das bis auf die neueste Zeit in weit höherem Grade von Danzig und Königsberg. Die alte Bedeutung Danzigs als Ausfuhrhafen für preußisches und polnisch-russisches Getreide lebte gerade in den 60er und 70er Jahren wieder auf, indem in einzelnen Jahren die Ausfuhr von Getreide über See Dimensionen annahm, wie sie seit Jahrhunderten nicht erreicht waren. Trotzdem die Beteiligung der Eisenbahnen an der Zufuhr 1859 bis 76 recht bedeutend ist und bis 100000 Tonnen erreicht, stand der Eingang zu Wasser in dieser Zeit weit darüber; nicht nur das russische Getreide benutzte den alten Wasserweg, sondern auch aus den inländischen Bezirken schwammen große Getreidemengen auf der Weichsel dem Ausfuhrhafen zu. Anfang der 70er Jahre wurde auf neu erbauten Bahnlinien viel Getreide von dem gewohnten Exporthafen Danzig abgelenkt, um direkt den Bedarfsgebieten Mitteldeutschlands, namentlich Sachsen, auch Schlesien, zugeführt zu werden. Aber nicht allein dieser Umstand führte zu einem allmählichen Rückgang der Getreideverschiffung auf der Weichsel, auch in der direkten Zufuhr nach Danzig erlangten die Eisenbahnen seit Eröffnung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn dauernd die Oberhand über die Wasserstraßen.

Ein ganz ähnliches Bild zeigt der Getreideverkehr von Königsberg; die Ausfuhr seewärts ist unter Mitberücksichtigung Pillaus derjenigen von Danzig ungefähr gleich. Die Zufuhr, welche sehr große Massen russischer Produkte, insbesondere auch Sämereien, umfaßt, erfolgt in noch höherem Grade wie in Danzig per Bahn, da der Pregel, selbst durch seine Ver-

Digitized by Google

bindung mit den Gewässern der Memel, nicht entfernt die Verkehrsbedeutung der Weichsel haben konnte. Dagegen ist die vielfache Verzweigung der Wasserwege am frischen Haff und der Mangel an Eisenbahnen und selbst guten Landwegen der Entfaltung eines lokalen Kleinverkehrs zu Wasser günstig gewesen, während die Eisenbahnen unter der Begünstigung der russischen Tarifpolitik namentlich dem Fernverkehr dienen.

So schlecht auch die Schiffahrtsverhältnisse auf den östlichen Wasserstraßen — wenigstens gegenüber ihrem heutigen Zustand — in dem Zeitraum von Mitte des Jahrhunderts bis in die 70er Jahre hinein, also während der Zeit des Ausbaues des Eisenbahnnetzes, gewesen sein mögen, und so wenig auch von einer Entfaltung des Wasserverkehrs nach den Berichten der Handelskammern in jener Zeit die Rede sein kann, so hat der Wasserweg doch seine Bedeutung als Verkehrsmittel unter der Konkurrenz der Eisenbahnen nicht gänzlich eingebüßt. Namentlich hat die Verschiffung von Getreide, welche einen bedeutenden Posten in der gesamten Güterbeförderung zu Wasser bildete, auf den östlichen Strömen bisweilen einen sehr großen Umfang angenommen. Wenn auch ein großer Teil davon aus dem Auslande kam und die deutschen Ströme als Durchgangsstraßen nach den Exporthäfen benutzte, so wurde doch auch viel deutsches Getreide auf den Wasserstraßen aus dem Innern des Landes dem Weltmarkte zugeführt.

Das große Interesse, welches die deutschen Getreideproduzenten für die Wasserstraßen bekundeten, tritt uns in einer kleinen Schrift von Dr. M. Wilckens[1] aus dem Jahre 1868 entgegen, in der die Anschauungen und Wünsche des ersten Kongresses norddeutscher Landwirte bezüglich der Verkehrs- und Handelspolitik dargelegt werden. Der Verfasser sucht an der Hand eines umfangreichen Tabellenwerkes nachzuweisen, „daß die Preise der beiden Hauptfrüchte des norddeutschen Landbaues, und damit die Rentabilität der norddeutschen Landwirtschaft, abhängig sind von der Dichtigkeit des Verkehrsnetzes; und zwar ist der Roggenpreis mehr abhängig von der Dichtigkeit des Gesamt-Verkehrsnetzes, der Weizenpreis mehr von dem größeren Anteil der Wasserwege im Verhältnis zu den Landwegen. Die Höhe des Durchschnittspreises beider Getreidearten aber steht im geraden Verhältnis zur Wohlfeilheit der Verkehrsmittel".

Das sind Ergebnisse, welche für ein Getreideexport-Land typisch sind; und zwar ist es besonders bemerkenswert, daß die Preise des Roggens, der vornehmlich in Deutschland selbst verzehrt wurde, weniger als die des Weizens,

[1] Vgl. Wilckens, Die landwirtschaftlichen Verkehrsverhältnisse Norddeutschlands. Berlin 1868.

Digitized by Google

den man in erheblichen Mengen über die Seehäfen exportierte, durch das Vorhandensein von Wasserwegen gefördert wurden.

Trotz der Höhe ihrer Frachtsätze über denen der Wasserstraßen haben die Eisenbahnen von Anfang an die Beförderung von Getreide in umfangreicher Weise aufgenommen und den Wasserstraßen viele Transporte entzogen, die ihnen sonst hätten zufallen müssen; andererseits haben aber auch die Bahnen, indem sie in weit nachhaltigerer Weise, als es bisher je möglich war, das Land erschlossen, als Transportzubringer den Verkehr der Wasserstraßen belebt. Selbst bei mangelhaften Schiffahrtsverhältnissen sind diese vermöge ihrer natürlichen Vorzüge immer besonders geeignet gewesen, den großen Massenverkehr mit dem Auslande über die Seehäfen zu vermitteln. Solange also noch deutsches Getreide in erheblichem Umfange von da aus exportiert wurde, sind auch die Wasserstraßen für den Transport desselben lebhaft benutzt worden. Bei dem den verschiedensten Umständen zu dankenden großen Aufschwunge der deutschen Landwirtschaft haben daher auch die Wasserstraßen einen fördernden Einfluß ausgeübt, indem sie der stark vermehrten Getreideproduktion namentlich der östlichen Landesteile günstigen Abfluß nach außen hin verschafften.

Die großartige Entwicklung des Eisenbahnverkehrs mußte die verhältnismäßig geringen Leistungen der Wasserstraßen weit in Schatten stellen, und wo beide Verkehrsmittel unter gleichen Bedingungen in Konkurrenz traten, gelang es den Eisenbahnen schnell, die Oberhand zu gewinnen und solche künstlichen Wasserstraßen, welche als privatwirtschaftliche Unternehmungen eine Rente abwerfen sollten, zu ruinieren oder in wirtschaftliche Abhängigkeit zu bringen.

Die sich infolgedessen bildende Anschauung, daß die Kanäle eine veraltete Institution seien, erlangte aber nicht allgemeine Geltung. Man sah in der Allmacht der privaten Eisenbahngesellschaften eine große wirtschaftliche Gefahr, der man in Frankreich dadurch zu begegnen versuchte, daß man unter großen staatlichen Aufwendungen ein ausgedehntes Wasserstraßennetz von einheitlichen Abmessungen ausbaute, welches unentgeltlich dem privaten Verkehr zur Verfügung gestellt wurde, um auf diese Weise einen regulierenden Druck auf die Frachten der Eisenbahnen auszuüben. Andrerseits bemühte man sich den Binnenschiffahrtsverkehr durch eine verbesserte Technik zu heben und so, namentlich im großen Massenverkehr, wo die Eisenbahnen mit ihren kleinen Transportgefäßen nicht immer ausreichten, einen Vorsprung vor diesen zu gewinnen.

Der in Deutschland gegen Ende der 60er Jahre einsetzenden, rastlosen Agitation der Binnenschiffahrtsfreunde gelang es, das Verständnis für eine

Digitized by Google

den technischen Fortschritten entsprechende Weiterentwicklung der Fluß- und Kanalschiffahrt zu wecken. Die fortschreitende Einführung der Dampftechnik im Schiffahrtsbetriebe und die dadurch außerordentlich gesteigerte Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt hatte bei gleichzeitigem Herabgehen der Beförderungspreise einen großen Aufschwung des Massengüterverkehrs auf den Wasserwegen zur Folge, und man glaubt jetzt, da, wo ein wirklicher Großverkehr zu bewältigen ist, die Wasserstraße nicht länger entbehren zu können.

Ebenso wie bei der Seeschiffahrt beruht der Aufschwung der Binnenschiffahrt hauptsächlich auf der zunehmenden Verwendung größerer Schiffsgefäße und der Verallgemeinerung der mechanischen Triebkraft. Die von 5 zu 5 Jahren erfolgenden statistischen Ermittelungen über Anzahl und Tragfähigkeit der Binnenschiffahrtsfahrzeuge zeigen, daß die Zahl der eigentlichen Frachtschiffe in 20 Jahren nur langsam, im ganzen um 25 % angestiegen ist, während ihre Tragfähigkeit gerade zehnmal so schnell, um 250 % zugenommen hat.

Gattung und Tragfähigkeit der Fluß-, Kanal- und Küstenschiffe.

Im Jahre	Schlepp-, Tau- (Ketten-) Dampfer	Güterdampfer		Segelschiffe			Anzahl der Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von (Tonnen)					
					Tragfähigkeit							
	Anzahl	durchschn. Tragfähigk. Tonnen	Anzahl	Anzahl	im ganzen Tonnen	durchschn. Tonnen	weniger als 20	20—50	50—100	100—150	150—300	300 und darüber
1877	239	56	—	16 893	1 346 005	80	2 251	4 889	5 570	2 248	1 531	404
1882	410	94	131	17 620	1 625 111	92	2 411	4 523	4 643	3 623	1 733	687
1887	511	127	144	19 168	2 049 413	107	2 314	4 723	3 593	5 370	2 067	1 101
1892	685	140	169	21 168	2 688 596	127	2 313	4 711	3 412	6 210	2 824	1 698
1897	918	184	198	20 360	3 266 087	160	1 986	4 075	2 936	6 150	2 750	2 463

Die Fahrzeuge, welche im Binnenschiffahrtsverkehr überhaupt nur in Betracht kommen, sind diejenigen mit einer Tragfähigkeit von mehr als 50 t, die kleineren sind mehr Segelschiffe der Haff- und Küstenschiffahrt oder Kähne für den lokalen Verkehr.

Den größten Rückgang zeigt die Zahl der Schiffe von 50 bis 100 t Tragfähigkeit; sie verschwinden mehr und mehr, wo die Wasserstraßen für größere Schiffe fahrbar sind, um der Großschiffahrt Platz zu machen. Das Anwachsen derselben zeigt sich in der relativ größten Zunahme der Fahrzeuge von mehr als 300 t Tragfähigkeit. Allein auf den Gewässern östlich von Berlin war die Benutzung derselben bis vor kurzem kaum angängig, erst

Digitized by Google

nach Erbauung des Oder-Spree-Kanals (1895) und den umfangreichen Regulierungsarbeiten an der Oder ist dieser Strom für die größeren von der Elbe kommenden Schiffe zugänglich geworden.

Daher ist der große Aufschwung der Binnenschiffahrt, wie er sich in den von Symph er[1] berechneten Zahlen ausspricht, im wesentlichen auf den Zuwachs des Verkehrs der beiden großen natürlichen Wasserstraßen zurückzuführen, deren Schiffbarkeit den modernen Anforderungen genügen konnte, der Elbe und des Rheins.

Nach Symph er betrug die tonnenkilometrische Leistung der gesamten deutschen Binnenschiffahrt

in den Jahren	davon entfallen auf den Rhein	davon entfallen auf die Elbe	es bleiben für die übrigen Wasserstraßen
1875: 2900 Mill. tkm	30,3 %	14,8 %	1590 Mill. tkm = 54,9 %
1885: 4800 „ „	32,9 %	27,1 %	1920 „ „ = 40,0 %
1895: 7500 „ „	40,4 %	26,0 %	2520 „ „ = 33,6 %

Der Verkehr der beiden Hauptströme repräsentiert also 1895 fast genau zwei Drittel des gesamten deutschen Wasserstraßenverkehrs; er hat sich seit 1875 fast vervierfacht, während die Zunahme des Verkehrs auf den übrigen Wasserstraßen, worunter die Oder besonders hervorragt, nur um 61 % gestiegen ist. Wenn auch diesen Angaben keine absolute Zuverlässigkeit zuzuschreiben ist, da die Mangelhaftigkeit der statistischen Grundlagen weitgehende Interpolationen erfordert, so ist das relative Bild der einseitigen Verkehrsentwicklung auf den großen Strömen jedenfalls richtig. Auch die amtlichen Anschreibungen, welche seit Anfang der 70er Jahre an den wichtigsten Hafenorten und Durchgangsstellen gemacht werden, bestätigen, daß an dem großen Aufschwunge der Binnenschiffahrt die Wasserstraßen östlich der Elbe nur einen geringen Anteil haben.

Die Tabelle (Anlage 2) giebt diese Thatsache deutlich wieder.

Danach ist der Schiffs- wie der Güterverkehr auf Memel und Weichsel an den Grenzdurchgangsorten in dem betrachteten Zeitraume sogar etwas zurückgegangen, während der Verkehr auf dem Bromberger Kanal trotz der erheblichen Steigerung in den letzten Jahren im ganzen ziemlich stabil geblieben ist. Die bedeutsamste Veränderung beruht hier wie dort in der

[1] Symph er, Die Zunahme der Binnenschiffahrt in Deutschland 1875—1895. Berlin 1899. Derselbe, Der Verkehr auf deutschen Wasserstraßen in den Jahren 1875 und 1885. (Zeitschrift für Bauwesen, 1891.)

Digitized by Google

Zunahme der Tragfähigkeit der Fahrzeuge, welche in den betrachteten 25 bis 30 Jahren von durchschnittlich 80 bis 100 t auf 120 bis 140 t gestiegen ist.

Nach dem Ausbau des Eisenbahnnetzes in den östlichen Landesteilen sowie in Polen erwiesen sich die kleineren Schiffe von weniger als 100 t Ladegewicht als nicht mehr konkurrenzfähig, sodaß die Lebhaftigkeit des Schiffsverkehrs infolge ihres Ausscheidens erheblich abgenommen hat.

Die weit geringere durchschnittliche Tragfähigkeit der Fahrzeuge im Verkehr des Mündungsgebietes, namentlich bei Königsberg, rührt teils von den zahlreichen Hafffschiffen, welche kleiner aber widerstandsfähiger gebaut sind, teils von der Menge kleiner Kähne her, in welchen die Bewohner des eines andern Verkehrsweges ermangelnden Gebietes zwischen Gilge und Deime (Nemonien) die Erzeugnisse der Gegend, Fische, Gemüse, Kartoffeln u. dgl. auf die Märkte von Labiau und Königsberg befördern [1].

Einen etwas stärkeren Schiffs- und Güterverkehr als der Bromberger Kanal, der in der Hauptsache der Einfuhr russischen Holzes dient, zeigt der westliche Abflußweg der Provinz Posen, die Warthemündung bei Küstrin. Hier ist in den letzten Jahren eine beträchtliche Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen, da nach Verbesserung des Fahrwassers die Benutzung größerer Fahrzeuge und namentlich die Anwendung von Schleppdampfern die Wasserfrachten wesentlich verbilligt hat.

Die Einfuhr zu Berg ist aber immer noch unerheblich, da die Zufuhr von Kohlen und Industrieerzeugnissen namentlich aus Schlesien erfolgt, und daher die direkte Eisenbahnverbindung vor dem großen Umweg der Wasserstraßen den Vorzug verdient. Aber auch die Ausfuhr zu Wasser erreicht bei weitem nicht solche Mengen, wie sie auf den westlichen Strömen vorkommen. Es sind eben nur, abgesehen von dem russischem Holze, landwirtschaftliche Produkte, welche die Provinz Posen abzugeben hat, und von diesen wird nur derjenige Teil, welcher in den an der Wasserstraße gelegenen Hauptsammelplätzen seinen Absatzmarkt hat, den Wasserweg zum Versand nach den großen am Wasser gelegenen Konsumplätzen wählen. Von einer weiteren Verbesserung der Schiffahrtsstraßen der Provinz Posen, welche den Elbkähnen bis zu 450 t Tragfähigkeit oder gar noch darüber die östlichen Wasserstraßen erschlösse, einen großen Aufschwung des Güterverkehrs zu Wasser zu erwarten, ist kaum angängig, solange die ersten Voraussetzungen für einen wahrhaften Massenverkehr, nämlich große Produktions- und Konsumtionszentren, in den östlichen Teilen der Monarchie fehlen.

[1] Vgl. Meitzen, Statistik des Deutschen Reiches, N. F. Bd. 39, I.

Digitized by Google

Bei Eberswalde geben nur die Zahlen des Durchgangsverkehrs in der Richtung nach der Havel ein brauchbares Bild der Verkehrsentwicklung, da in umgekehrter Richtung die Anschreibungen nicht mit der gleichen Ausführlichkeit erfolgten. Die Anzahl der passierenden Schiffe hat sich in der ganzen Zeit nicht wesentlich verändert, nur ist ihre Tragfähigkeit ziemlich bis an die Grenze des Möglichen gestiegen. Da die Schleusenabmessungen des alten Finowkanals nur Schiffen von etwa 150 t den Durchgang gestatten, müssen bei der hohen Durchschnittstragfähigkeit von 143 t die kleineren Schiffe fast ganz verschwunden sein. Der Güterverkehr ist relativ nur unbeträchtlich gewachsen, um so weniger als die Angaben bis 1881 als wenig zuverlässig und vermutlich zu gering zu betrachten sind. Allerdings sind hier, ebenso wie bei der Ankunft in Berlin auf der Unterspree, schon seit Anfang der 70er Jahre so große Massen gezählt worden, daß eine Vervielfältigung kaum mehr eintreten konnte.

Weit mehr ist dagegen der Berliner Güterverkehr in der Ankunft zu Thal gestiegen. Die Hauptmasse der Zufuhr auf diesem Wege besteht in Baumaterialien, welche aus der näheren Umgebung nach Berlin gebracht werden. Bei der enormen Steigerung der Berliner Bauthätigkeit ist die Zunahme der zu Thal erfolgenden Anfuhr hauptsächlich diesem Posten zuzuschreiben. Der Empfang schlesischer Güter auf dem Wasserwege ist keineswegs besonders hoch, wenn schon nach Ausführung der erwähnten Bauten an der Oder-Spreeverbindung und der Oder selbst der Wasserverkehr zwischen Schlesien und Berlin erheblich gestiegen ist.

Die Zunahme der Oderschiffahrt spricht sich auch in den wenigen Zahlen über den Breslauer Verkehr aus. Der Versand zu Thal von Breslau aus ist zu der ansehnlichen Menge von etwa einer Million Tonnen angewachsen; der Rückgang in den letzten Jahren rührt davon her, daß seit der Regulierung der oberen Oder der Kohlenumschlag zum Teil von Breslau nach weiter oberhalb gelegenen Umschlaghäfen verlegt worden ist.

Die bedeutsamste Entfaltung des Verkehrs zu Wasser zeigen die Zahlen über den Verkehr der Elbe und des vergleichsweise angeführten Unterrheins. Namentlich ist die bedeutend angestiegene Lebhaftigkeit des Schiffsverkehrs ein Zeichen von dem in den letzten 10 bis 20 Jahren erfolgten großen Aufschwunge der Binnenschiffahrt; diese Zunahme des Schiffsverkehrs rührt weniger von einer Vermehrung der Fahrzeuge her, die, wie aus den angeführten Zahlen ersichtlich, kaum in nennenswerter Weise erfolgt ist, als vielmehr von der bedeutend gesteigerten Leistungsfähigkeit der Transportgefäße, welche, durch mechanische Kraft bewegt, von den Zufällen der Witterung un-

Digitized by Google

abhängiger, die Anzahl ihrer Reisen und damit gleichzeitig ihre Rentabilität beträchtlich erhöhen konnten.

Freilich, diese herrlichen Schiffahrtswege sind kein Geschenk der Natur, sondern sie haben Unsummen verschlungen, um auf eine solche Stufe der Leistungsfähigkeit gebracht zu werden. Nach amtlichen Angaben[1] betrugen beispielsweise die sämtlichen aus Staatsmitteln für Anlage und Unterhaltung der Elbkorrektionswerke im Regierungsbezirk Merseburg, d. i. eine Strecke von wenig über 100 km, während des Zeitraumes von 1822 bis 92 aufgewendeten Summen 8 911 000 Mark, also für den Kilometer fast 900 000 Mark. Der größere Teil dieser Aufwendungen entfällt in die Zeit seit 1870, während welcher Abgaben für die Befahrung der Wasserstraße nicht mehr erhoben wurden.

Die Flußkorrektionen erfolgen allerdings durchaus nicht nur zu Gunsten der Schiffahrt, es wird vielmehr, gewissermaßen um die Aufwendung so hoher Summen ohne irgend welches direkte Entgelt zu entschuldigen, darauf hingewiesen, daß die Sicherung des Strombettes in erster Linie dem Interesse der Landeskultur dienen soll. Die Herstellung einer gleichmäßigen Flutrinne, in welcher die Schiffahrt vor sich geht, die Schaffung einer genügenden Vorflut für die anliegenden landwirtschaftlichen Grundstücke soll der oberste Zweck der Strombauten sein. „Die Schiffahrt ist der Prüfstein für die Schaffung einer ordentlichen Vorflutrinne“[2]. Demgegenüber muß doch betont werden, daß die Kosten bedeutend niedriger sein würden, wenn man nur auf das Interesse der Landeskultur Rücksicht nähme, daß andrerseits die Kanalisierung der Ströme, welche durch Stauanlagen der Schiffahrt eine genügende Fahrwassertiefe zu verschaffen sucht, häufig sogar mit Schädigungen der Landwirtschaft verbunden ist, und daß die der Landeskultur dienenden Arbeiten nicht sowohl auf Kosten des Staates als vielmehr kleinerer Provinzialverbände, Genossenschaften u. s. w. ausgeführt oder mindestens unterhalten werden müssen.

Wenn die deutsche Landwirtschaft die Einfuhr ausländischer Konkurrenzgüter als schädigend empfindet, so ist es in ihrem Sinne bedauerlich, daß die leistungsfähigsten Binnenwasserstraßen, Rhein und Elbe, ganz besonders als Einfuhrstraßen benutzt werden. Die Notierungen bei Schandau, Hamburg und Emmerich zeigen, welche gewaltigen Massen auf den beiden großen Strömen vom Ausland eingeführt werden. Es ist bekannt, daß auf dem Rhein auch der Verdienst aus dem Seeumschlag und aus dem Frachtgeschäft

[1] Vgl. Statistik des Deutschen Reiches, N. F. Bd. 39, II Tl.
[2] Vgl. Mitteilungen der Oberstrombau-Direktion. Breslau 1893.

Digitized by Google

zum großen Teil den Holländern zufällt; auf der Elbe sind die vom Auslande sowohl bei Schandau als auch bei Hamburg eingeführten Massen so bedeutend, daß sie den Inlandsverkehr weit übertreffen, und man wird nicht fehl gehen, wenn man annimmt, daß von den Gesamttransportleistungen der Elbe zwei Drittel bis drei Viertel auf die Beförderung ausländischer Güter entfallen.

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Transportgefäße auf Rhein und Elbe übertrifft bedeutend diejenige der östlichen Wasserstraßen; vierhundert bis fünfhundert Tonnen-Schiffe auf dem Rhein, dreihundert bis vierhundert Tonnen-Schiffe auf der Elbe bilden den Durchschnitt. Die weit dahinter zurückbleibende Tragfähigkeit der Fahrzeuge im Hamburger Elbverkehr ist einerseits auf den Anteil der kleineren von den östlichen Wasserstraßen kommenden Schiffe, besonders aber auf die Einrechnung der zahlreichen der Unterelbe eigentümlichen Ewerfahrzeuge und Leichter zurückzuführen, welche dem lokalen Verkehr zwischen den Häfen der Unterelbe dienen und dem im Flutgebiete auftretenden starken Wellengange entsprechend kürzer und widerstandsfähiger, zum Teil sogar seetüchtig gebaut sind. Ihre Tragfähigkeit bleibt daher meist erheblich unter 100 Tonnen, sodaß bei der Lebhaftigkeit dieses lokalen Verkehrs die durchschnittliche Tragfähigkeit der bei Hamburg-Entenwärder passierenden Fahrzeuge stark gemindert wird.

Dagegen sind im letzten Jahrzehnt auf Rhein und Elbe wahre Riesenschleppschiffe von tausend und sogar mehreren tausend Tonnen Tragfähigkeit in Dienst gestellt worden. Die Leistungsfähigkeit solcher Fahrzeuge ist gewaltig, und die Verhältnisse der Eisenbahnen verlieren sich dagegen ins Kleinliche, wenn man hört, daß ein einziger guter Schleppdampfer im stande ist, drei große Rheinschiffe mit zusammen viertausend fünfhundert Tonnen Tragfähigkeit d. i. so viel wie der Inhalt von 12 schweren Eisenbahnzügen, zu Berg zu schleppen[1].

Der Wirkungskreis der großen Flußschiffe wird aber in Deutschland immer auf Rhein und Elbe beschränkt bleiben müssen, da die anderen großen Ströme, insbesondere die Oder, mit ungünstigen Wasserverhältnissen zu kämpfen haben, während bei etwa auszuführenden, künstlichen Wasserstraßen die Kosten mit der erforderlichen Vergrößerung des Querprofils ins Ungemessene steigen würden.

Die überall beobachtete und stetige Zunahme der Tragfähigkeit der Binnenschiffahrtsfahrzeuge findet ein Seitenstück in der Steigerung der Ladefähigkeit der Eisenbahngüterwagen. Während die ersten Güterwagen nur

[1] Vgl. Ulrich, Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894.

Digitized by Google

das sehr niedrige Ladegewicht von drei bis vier Tonnen zuließen, bilden jetzt in Deutschland die 10 Tonnen-Wagen die Regel. Doch damit ist die Grenze auch noch lange nicht erreicht; 15 Tonnen-Wagen sind seit mehreren Jahren vielfach in Betrieb und für besonders schwere Güter, Kessel, Schienen, Walzeisen, werden vierachsige Plattformwagen mit Drehgestellen für 30 Tonnen Last in Dienst gestellt[1]. Für den Transport der Riesengeschütze der Küstenverteidigung, welche bis zu hundert Tonnen und mehr wiegen, reichen auch diese Dimensionen noch lange nicht aus; ein Kruppscher Sonderwagen für die Beförderung schwerer Geschütze läßt bei einem Eigengewicht von 80 Tonnen und 16 Achsen ein Ladegewicht von 140 t zu. Wie schon das ungünstige Verhältnis zwischen Eigen- und Ladegewicht zeigt, können derartige Wagen für die Beförderung gewöhnlicher Massengüter nicht in Betracht kommen, selbst wenn die übrigen Betriebsbedingungen, Oberbau, Rangierdienst ꝛc. damit in Einklang zu bringen wären. Trotzdem liegt eine erhebliche Vergrößerung der Güterwagen sehr wohl im Bereich der Möglichkeit. In Amerika hat der Konkurrenzkampf der verschiedenen Eisenbahnlinien zu immer niedrigeren Tarifen für die Güterbeförderung geführt; um eine entsprechende Verringerung der Selbstkosten zu bewirken, ging man daran, die Größe der Güterwagen fortgesetzt zu steigern, sodaß schon seit längerer Zeit 30 Tonnen-Wagen zur Beförderung grober Massengüter, seit 1898 sogar solche für 50 t Ladegewicht mit 72 cbm Fassungsraum im Betrieb sind.

Also auch von den Eisenbahnen kann man noch eine erhebliche Steigerung der Leistungsfähigkeit erwarten, wenn auch der Schwerpunkt ihrer Entwicklung weniger in der Steigerung des Massenverkehrs auf einzelnen Linien, als vielmehr in der immer dichteren Ausgestaltung des Gesamtnetzes beruht.

Der Verkehr der Wasserstraßen, welcher nach dem Aufkommen der Eisenbahnen gefährdet zu sein schien, hat sich neuerdings in großartiger Weise entfaltet, aber doch nur dort, wo die Binnenschiffahrt in der Lage war, durch Anwendung der mechanischen Zugkraft und größerer Transportgefäße den fortschreitenden Anforderungen gerecht zu werden. Auf den Wasserstraßen des Ostens, deren Schiffahrtsverhältnisse eine solche Vervollkommnung nicht zuließen, ist die Entwicklung des Verkehrs dagegen zurückgeblieben, und von der allgemeinen Zunahme des Güteraustausches entfällt bei weitem mehr auf die Leistungen der Eisenbahnen als auf diejenigen der Wasserstraßen.

Die natürlichen Vorzüge der Wasserstraßen vor den Eisenbahnen beruhen hauptsächlich auf der leichteren Bewältigung eines großen Massenver-

[1] Vgl. Der Weltverkehr und seine Mittel. Leipzig 1901.

Digitized by Google

verkehrs. Deshalb sind es nicht allein die ungünstigeren Schiffahrtsverhältnisse im Osten, die hier dem Aufschwunge der Binnenschiffahrt entgegenstanden, sondern das Zurückbleiben der östlichen Wasserstraßen liegt zum großen Teil auch daran, daß das Bedürfnis nach einer Verkehrsvermittlung von so bedeutendem Umfange, wie in den volkreichen Industriegebieten an Rhein und Elbe, in den vorwiegend landwirtschaftlichen Gebieten des deutschen Ostens nicht vorhanden ist.

Die Erzeugung landwirtschaftlicher Produkte setzt immer eine relativ bedeutende Flächenausdehnung voraus, sie erfolgt also durchaus dezentralisiert; deshalb kommen für den Versand in der großen Mehrheit der Fälle zunächst nur die Eisenbahnen in Frage, welche mit ihren kleinen Transportgefäßen auf dem weitverzweigten Schienennetz überall die Überschüsse der landwirtschaftlichen Produktion auffammeln können. Nur bei größeren Entfernungen kann infolge der Differenz zwischen Schiffs- und Eisenbahnfracht die Benutzung der Wasserstraßen für einen Teil der Transportstrecke wirtschaftliche Vorteile bieten.

Trotzdem ist die Verfrachtung landwirtschaftlicher Produkte auf den Wasserstraßen recht bedeutend; ein derartiger Verkehr findet sich jedoch hauptsächlich nur dort, wo der Bestimmungsort ein an der Wasserstraße gelegenes Verbrauchszentrum (z. B. Berlin), der Ort der Herkunft aber ein Sammelpunkt für die landwirtschaftlichen Produkte einer weiteren Umgebung oder, wie ein an der Flußmündung gelegener Seehafen, ein Zentralisationspunkt des ausländischen Angebotes ist.

In der Tabelle (Anlage 3) ist für den Zeitraum von 1878 bis 99 der Anteil der wichtigsten landwirtschaftlichen Massengüter: Düngemittel, Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Kartoffeln, Mehl und Mühlenfabrikate, Zucker, Melasse und Sirup am Gesamtverkehr zu Wasser an einigen Hauptnotierungsstellen nach den Mitteilungen der Reichsstatistik angegeben.

Der absoluten Massen ist bereits Erwähnung gethan, und wir haben dabei gesehen, daß eine große Steigerung der Wassertransporte nur auf Rhein und Elbe und seit Eröffnung des Oderspreekanals auch auf der Oder zu verzeichnen war. Der Grenzverkehr von Rußland her ist, abgesehen von den großen Holztransporten, die hier nach wie vor eingeführt werden, sogar noch zurückgegangen.

Neben der großen Holzeinfuhr aus Rußland auf Memel, Weichsel und Warthe sind die Mengen der oben genannten Massengüter sehr geringfügig; die Eisenbahnen erwiesen sich für solche Transporte — es kommt hier fast nur Getreide in Frage — als weit überlegen. Der geringe Anteil am Gesamtverkehr zu Thal, welcher nur einmal 1897 10% überstieg, ist allmählich

Digitized by Google

immer mehr herabgegangen, besonders seitdem nach den Bestimmungen des deutsch-russischen Handelsvertrages von 1894 der Durchfuhr russischer Erzeugnisse nach den ost- und westpreußischen Ausfuhrhäfen auf den Eisenbahnen besondere Tariferleichterungen gewährt werden.

In der Bergfahrt der östlichen Ströme einschließlich der Oder oberhalb Küstrin nehmen die landwirtschaftlichen Güter ebenfalls keinen großen Raum ein; erst seit Anfang der 90er Jahre ist der prozentuale Anteil etwas größer geworden, was besonders auf einen verstärkten Wassertransport von Mehl- und Mühlenfabrikaten, bei Danzig auch von Zucker, auf der Oder von Düngemitteln, zurückzuführen ist.

Die Beförderung landwirtschaftlicher Güter auf dem Bromberger Kanal ist sowohl absolut wie relativ unbedeutend, nur in den letzten Jahren sind einige größere Zuckertransporte nach der Weichsel gegangen, welche den Prozentsatz stark in die Höhe trieben.

In der Thalfahrt auf der Weichsel bei Danzig haben die landwirtschaftlichen Güter ihren Anteil ziemlich behauptet, wenn auch die Zusammensetzung der Transporte eine andere geworden ist, indem die Anlieferung von Getreide per Kahn, namentlich der aus Rußland bei Thorn eingeführten Mengen, stark nachließ, während die Benutzung der Weichsel für die Zuckerausfuhr recht erheblich gewachsen ist.

Auf Warthe und Oder ist die Ausfuhr der landwirtschaftlichen Güter aus Posen und Schlesien bis Anfang der 90er Jahre durch die schlechten Schiffahrtsverhältnisse scheinbar mehr beeinträchtigt worden als diejenige anderer Güter. Schon seit 1893, also noch während der Geltung des allgemeinen Staffeltarifes für Getreide und Mehl, hat die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus der Provinz Posen wieder stark zugenommen, sodaß die Warthe immer mehr ihre frühere Bedeutung als Ausfuhrstraße wiedergewinnt. Auf der Oder hat nach Eröffnung des Oder-Spreekanals der Verkehr nach Berlin und der Elbe einen großen Aufschwung genommen, an dem von landwirtschaftlichen Gütern besonders Zucker, Mühlenfabrikate und auch Gerste mit großen Quantitäten teil haben, sodaß der Anteil der landwirtschaftlichen Güter auf nahezu ein Fünftel des Gesamttransports gestiegen ist.

Der Finowkanal, welcher die nach Berlin und dem Westen bestimmten Wassertransporte aus Posen mit den über Stettin eingeführten vereinigt, zeigt hinsichtlich des Anteils der landwirtschaftlichen Güter am Gesamtverkehr ebenfalls einen Tiefstand zu Anfang der 90er Jahre; es rührt dies daher, daß der seit Ende der 80er Jahre eingetretene Rückgang der Roggeneinfuhr über Stettin noch nicht durch die Steigerung der posenschen Getreideeinfuhr auf

Digitized by Google

der Warthe aufgewogen wurde. In den letzten Jahren wurde der Anteil der landwirtschaftlichen Güter außer durch die größeren Mengen aus Posen kommenden Getreides auch durch den gesteigerten Zuckerverkehr wieder etwas gehoben.

Im Berliner Wasserverkehr ergiebt sich das eigentümliche Bild, daß die landwirtschaftlichen Güter im Versand relativ weit stärker vertreten sind als im Empfang. Der Gesamtempfang zu Wasser stellt sich im Durchschnitt ungefähr 10 mal so hoch wie der Versand, er ist in dem betrachteten Zeitraum von drei auf fünf Millionen Tonnen gestiegen, aber das Verhältnis des Anteils der landwirtschaftlichen Güter hat sich hier immer in ziemlich gleicher Höhe, meist zwischen 6 und 9 Prozent erhalten. Hinsichtlich der einzelnen Güterpositionen ist zu bemerken, daß die Einfuhr von Roggen zu Wasser eher herunter als herauf gegangen ist, auch die Einfuhr von Hafer ist nicht wesentlich gestiegen, beides Produkte, die von Osten bezw. von Stettin herkommen, dagegen hat die Zufuhr von Weizen und namentlich von Mühlenfabrikaten seit Beginn der 90er Jahre eine größere Bedeutung erlangt.

In der Ausfuhr zu Wasser partizipieren die hier angeführten landwirtschaftlichen Güter meist mit 20 bis 35 % am Gesamtverkehr. Dieser hohe Anteil ist besonders auf die großen Mengen von Düngemitteln und Mühlenfabrikaten zurückzuführen, wozu in einzelnen Jahren auch große Posten von Brotgetreide hinzutreten.

Auf der oberen Elbe im Versand nach Böhmen sind die landwirtschaftlichen Güter bis Anfang der 90er Jahre relativ nur gering beteiligt; erst seit 1894 sind Düngemittel in größeren Posten von 40 bis 60 000 Tonnen, in einzelnen Jahren auch umfangreiche Sendungen von Brotgetreide über die Grenze gegangen. In der Einfuhr bei Schandau ist der Anteil der landwirtschaftlichen Güter am Gesamtverkehr, trotz der großen Steigerung desselben von 1 auf 3 Millionen Tonnen mit ungefähr einem Zehntel annähernd gleich geblieben; hauptsächlich kommt hierbei die Einfuhr von Gerste und Zucker, die letztere ist allein nach und nach bis auf 300 000 t gestiegen, in Betracht.

Dieselben Güter sind es auch, welche bei Hamburg im Elbverkehr zu Thal den hier einzig dastehenden hohen Anteil der landwirtschaftlichen Güter von 40 bis 60 % hervorrufen; im letzten Jahrzehnt nehmen auch große Massen von Düngemitteln, Staßfurter Kalisalze, ihren Weg auf der Elbe über Hamburg ins Ausland. Namentlich infolge der bedeutenden Zuckerausfuhr Hamburgs, die nicht nur auf die Produkte des an der Elbe gelegenen sondern auch des östlichen Rübenbaugebietes (Posen und Schlesien) zurückgreift, hat die Elbe eine so hohe Bedeutung für die Ausfuhr landwirtschaftlicher

Digitized by Google

Güter erreicht, daß sie darin die östlichen Ströme weit übertrifft. Auch in der Einfuhr elbaufwärts finden wir die landwirtschaftlichen Güter im Binnenschiffahrtsverkehr Hamburgs weit stärker vertreten als anderwärts; bis 1888 belief sich der Anteil am Gesamtgüterverkehr auf 10 bis 20 %, seitdem ist er durch die starke Zunahme der Getreide- und Düngemitteleinfuhr auf meist mehr als ein Drittel gestiegen.

Wo wir es mit einem erheblichen Anteil der landwirtschaftlichen Güter am Gesamtverkehr zu thun haben, ist er nicht so sehr hervorgerufen durch den Transport der landwirtschaftlichen Rohprodukte, sondern vornehmlich durch die starke Benutzung der Wasserstraßen für die Beförderung landwirtschaftlicher Fabrikate, insbesondere von Zucker, in einzelnen Fällen in letzterer Zeit auch von Düngemitteln.

Dagegen hat der Getreideverkehr auf den meisten ostdeutschen Binnenwasserstraßen eher nachgelassen; nur die Zufuhr von den Seehäfen nach den großen Binnenmärkten und die Ausfuhr von Roggen aus der Provinz Posen hat sich lebhafter des Wasserweges bedient.

Das geringwertigste landwirtschaftliche Produkt, Kartoffeln, wurde daneben nur in unbedeutenden Mengen auf den Wasserstraßen verfrachtet; es ist hier ein starker Rückgang in der Benutzung zu verzeichnen, beispielsweise ist die Zufuhr von Kartoffeln per Flußkahn nach Berlin von 14 000 auf 2 500 t, nach Hamburg von rund 55 000 auf 6 000 t in dem betrachteten Zeitraum zurückgegangen.

Im ganzen scheint aus den Verhältniszahlen der Tabelle hervorzugehen, daß die Wasserstraßen für den Transport landwirtschaftlicher Güter weniger in den Produktionsgebieten, als bei den großen Zentren des Verbrauchs oder der Einfuhr benutzt werden, weniger, um im Lande die landwirtschaftlichen Erzeugnisse aufzunehmen, als um die an einzelnen Orten in Massen als Handelsware dargebotenen Güter nach großen Absatzmärkten zu befördern. Im Zusammenhange damit steht es, daß der prozentuale Anteil der landwirtschaftlichen Güter am Gesamtverkehr zu Wasser selbst dort, wo der letztere beträchtlich gestiegen ist, seine Stellung behauptet hat, während er unter den ungünstigeren Schiffahrtsverhältnissen der weniger frequentierten Wasserstraßen zurückgegangen ist.

So hoch sich der Anteil der landwirtschaftlichen Güter am Gesamtverkehr zu Wasser bisweilen stellt, so wird dadurch noch kein Maßstab der Bedeutung der Wasserstraßen für die heimische Landwirtschaft gegeben. Denn erstlich sind die wirklich umfangreichen Getreidetransporte der Binnenschiffahrt auf ausländische Produkte zurückzuführen, welche in der Konkurrenz mit dem deutschen Getreide einen Druck auf die Preise im Binnenlande erzeugen,

Digitized by Google

dann aber kommen die durch Benutzung von Wasserstraßen für die Beförderung einheimischer Erzeugnisse erzielten Ersparnisse an Frachtkosten nicht dem produzierenden Landwirt, sondern zunächst nur dem Besitzer der Ladung zu gute; das ist der Großkaufmann, der seine in großen Posten angesammelten Vorräte, wo immer angängig, auch in großen Gefäßen den billigeren Wasserweg zum Verbrauchszentrum nehmen läßt.

Freilich wird sowohl der Produzent als der Konsument an dem Gewinn der Frachtersparnis teilnehmen können, und zwar insoweit, als der Marktpreis der Ware durch die zu Wasser beförderten Massen wesentlich beeinflußt wird. So können unzweifelhaft die Zuckerpreise in Magdeburg durch die lebhafte Benutzung der Elbe als Ausfuhrstraße höher gehalten werden, als wenn man unter sonst gleichen Bedingungen nur die Eisenbahnen als Transportmittel zur Verfügung hätte; andrerseits würden die Getreidepreise in Mannheim sofort um ein Beträchtliches steigen, wenn man genötigt wäre, auf die Benutzung des Rheins zur Heranschaffung der erforderlichen Zufuhren zu verzichten.

In beiden Fällen ist die Beförderung zu Wasser die Regel, und Eisenbahntransporte in gleicher Richtung kommen nur ausnahmsweise vor; daher werden die Wasserfrachten bei der Preisgestaltung zu Grunde gelegt. Wenn dagegen erfahrungsgemäß beide Verkehrsmittel benutzt werden, so wird sich der Händler beim Einkauf darauf gefaßt machen müssen, die höhere Fracht zu bezahlen, und danach wird sich der Preis richten, den er dem Produzenten bieten kann.

Für solche Gegenden, welche große Überschüsse an landwirtschaftlichen Erzeugnissen abzugeben haben, wird natürlich auch eine Wasserstraße wie jeder Verkehrsweg die Absatzmöglichkeit vergrößern. Wird dadurch die Nachfrage erhöht, so wird auch eine für den Produzenten günstige Beeinflussung der Preise ausgeübt werden. An den großen Verbrauchszentren dagegen ist die Wirkung der Verkehrswege auf die Preise eine entgegengesetzte; hier erweitern besonders die Wasserstraßen, indem sie eine billige Beförderung von den Seehäfen her gestatten, den Kreis der Produzenten über die Grenzen unseres Vaterlandes hinaus. Das Angebot wird dadurch außerordentlich gesteigert und ein Preisdruck herbeigeführt, der unter Umständen so groß sein kann, daß die näher gelegenen Gebiete, die mit höheren Produktionskosten arbeiten, vom Wettbewerb an diesen Plätzen ausgeschlossen werden und sich nach anderen Absatzmärkten umsehen müssen.

Digitized by Google

Zweites Kapitel.

Wenn es sich darum handelt, die Bedeutung der Wasserstraßen als Verkehrsmittel zu untersuchen, so genügt es nicht, die absoluten Leistungen der Binnenschiffahrt festzustellen, sondern es kommt darauf an, den relativen Anteil an dem Gesamtverkehr zu ermitteln, d. h. im wesentlichen den Verkehr auf den Wasserstraßen zu dem auf den Eisenbahnen in Beziehung zu setzen, um daraus eine Erkenntnis zu ermöglichen, unter welchen Umständen und in welchem Maße dieses oder jenes Verkehrsmittel geeignet ist, den wirtschaftlichen Effekt der Gesamt-Verkehrsleistungen zu beeinflussen. Da wir es im vorliegenden Falle nur mit solchen Transportleistungen zu thun haben, deren Rückwirkungen für die Landwirtschaft der östlichen Provinzen bedeutungsvoll sein können, so ist zunächst eine Abgrenzung derjenigen Transportgüter vorzunehmen, die wir in den Kreis unserer Betrachtung einzugliedern haben. Selbstverständlich gehören zu denjenigen Gütern, welche für die Landwirtschaft von Bedeutung sind, nicht nur die Produkte der landwirtschaftlichen Thätigkeit, sondern auch solche Artikel, welche für die Zwecke des landwirtschaftlichen Betriebes oder für den Bedarf der ländlichen Bevölkerung in Frage kommen, schließlich auch Fabrikate aus landwirtschaftlichen Rohstoffen, welche anstatt dieser in veredelter Form in den Verkehr treten. Trotzdem ist eine Beschränkung auf einige wenige Massenartikel nicht nur der größeren Übersichtlichkeit halber, sondern auch durch die Unzulänglichkeit der Statistik geboten.

Von den landwirtschaftlichen Produkten sind als wichtigster Gegenstand die verschiedenen Getreidearten und Sämereien berücksichtigt, soweit sie von der Statistik in besonderen Rubriken angeführt werden. Von anderen Produkten sind Flachs und Wolle zusammengefaßt, ebenso Obst und Gemüse; ferner wird betrachtet der Verkehr von Kartoffeln, von Rüben, Schnitzeln, Cichorienwurzeln 2c., von Stroh und Heu; jedoch ist leider in der „Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen", der die betreffenden Zahlen entnommen sind, kein besonderer Nachweis über den Verkehr von Stroh und

Digitized by Google

Heu vorhanden, während andererseits in der Binnenschiffahrtsstatistik Rüben, Schnitzel 2c. nicht gesondert angeschrieben werden.

Soweit die Landwirtschaft als konsumierend auftritt, giebt es nur einen Massenartikel, der speziell von ihr verbraucht wird, das sind die Düngemittel, die demnach nicht außer acht gelassen werden durften. Wo es sich dagegen um allgemeine Konsumgüter handelt, ist es schwer, den Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung am Verbrauch mit einiger Sicherheit zu bestimmen, aber selbst dann bleibt noch die Frage offen, ob derartige Güter, je nachdem sie für städtische oder ländliche Bevölkerung bestimmt sind, den Transport zu Wasser oder per Bahn bevorzugen. Das will sagen, wenn man für die landwirtschaftliche Bevölkerung eines Gebietes einen bestimmten Anteil an dem Gesamtverbrauch irgend eines Konsumgutes, z. B. Salz, Heringe, Kolonialwaren, Petroleum 2c. festgestellt hat, so geht daraus noch nicht hervor, daß sowohl von den beziehentlichen Wasser- wie Bahntransporten der gleiche Prozentsatz für den Konsum der Landwirtschaft anzunehmen ist. Wir werden daher bei den folgenden Betrachtungen von den allermeisten allgemeinen Bedarfsgütern absehen müssen, was wir um so leichter thun können, als die beförderten Massen nicht eben schwer ins Gewicht fallen. Dagegen konnte ein so wichtiges Massengut wie die Kohle nicht unberücksichtigt bleiben, denn der Bedarf der Landwirtschaft an mineralischen Brennstoffen ist namentlich in den industriearmen östlichen Provinzen an dem Gesamtverbrauch in recht erheblichem Maße beteiligt, dann aber spielt der Kohlenverkehr in dem Bilde der Gesamt-Transportleistungen eine so hervorragende Rolle, daß er ebenso wie der Gesamt-Güterverkehr demjenigen der landwirtschaftlichen Artikel gegenübergestellt zu werden verdiente. Außerdem lassen sich gerade an den Verkehr von Kohlen, wozu in unseren Tabellen außer Steinkohlen auch Braunkohlen, Koks und Torf gerechnet ist, vergleichende Beobachtungen anstellen, um zu einem Schlusse über die Wirksamkeit von Eisenbahnen und Wasserstraßen in der Beförderung von anderen Massengütern zu kommen.

Ähnliche Gründe waren dafür maßgebend, dem Transport von Petroleum und anderen Mineralölen unsere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Desgleichen ist auch der Verkehr von Holz aller Art der tabellarischen Übersicht eingefügt, obwohl es sich dabei nicht um ein landwirtschaftliches, sondern um ein forstwirtschaftliches Produkt handelt. Wenn auch die kleineren Forstgebiete, welche allein in engerem Zusammenhange mit der Landwirtschaft stehen, keinen nennenswerten Holzverkauf, am allerwenigsten im Fernabsatz haben, so liegt doch ein mittelbares Interesse der Landwirtschaft an den forstlichen Produkten vor, insofern als sie teils selbst konsumierend

Digitized by Google

auftritt, dann aber auch weil gerade in neuester Zeit bei dem immer unlohnender werdenden Getreidebau bisweilen der Gedanke erörtert wird, größere Landstrecken aufzuforsten und somit landwirtschaftliche in forstwirtschaftliche Betriebe umzuwandeln.

Von den landwirtschaftlichen Fabrikaten haben wir bereits in den vorhergehenden Übersichten über den Verkehr auf den Wasserstraßen der letzten 20 Jahre Mehl und Mühlenfabrikate, sowie Zucker, Melasse und Sirup erwähnt; außer diesen hinsichtlich des Massenverkehrs wichtigsten Fabrikaten aus landwirtschaftlichen Rohstoffen sind den folgenden Betrachtungen noch Branntwein, bezw. Spiritus und Essig, sowie fette Öle und Fette eingefügt. Andere Fabrikate, wie etwa Mauersteine 2c., welche auch vielfach auf dem Lande hergestellt werden, mußten ausgeschlossen bleiben; denn bei einer Ziegelei handelt es sich um einen reinen Industriezweig, dessen Betrieb nur zufällig mit dem landwirtschaftlichen Betriebe in einer Hand vereinigt ist, nicht aber in organischem Zusammenhange mit demselben steht, wie z. B. eine Brennerei, Zuckersiederei 2c.

Wollte man den hohen Wert der Eisenbahnen für die Landwirtschaft in das rechte Licht rücken, so würden noch andere Transportleistungen erwähnt werden müssen, die allein von den Eisenbahnen ausgeübt werden können; man denke nur an den umfangreichen Transport von lebendem Vieh und Geflügel, welcher nur sehr vereinzelt auf den Wasserstraßen erfolgt, an die Beförderung von leicht verderblichen Gegenständen, wie frisches Fleisch, Eier und vor allem Milch, welch' letztere durch ihren schnellen Absatz per Bahn, namentlich nach Berlin, den märkischen Landwirten einen recht erheblichen Anteil des Gesamt-Rohertrages ihrer Betriebe liefert.

Zur Beurteilung der Leistungen der Wasserstraßen als Verkehrsvermittler für landwirtschaftliche Massengüter glauben wir aber in den angeführten 18 Positionen genügendes Material zusammengestellt zu haben, zudem die etwa noch fehlenden Artikel infolge ihrer geringen Transportmengen das Gesamtbild nicht beeinflussen können.

Die Verkehrsmittel haben die Aufgabe, im Ausgleich zwischen Überschuß und Bedarf die Güterverteilung auszuführen; es empfiehlt sich daher, wenigstens für das wichtigste landwirtschaftliche Produkt, Brotgetreide, die Produktions- und Konsumtionsverhältnisse in den einzelnen Landesteilen des östlichen Deutschland zu untersuchen, um die Mengen kennen zu lernen, welche auf Grund der natürlichen Bedingungen hier abzugeben sind, dort zugeführt werden müssen.

Bekanntlich zeigt der deutsche Osten hinsichtlich der landwirtschaft-

Digitized by Google

lichen Grundbesitzverteilung eine ganz andere Struktur als der Westen. Die zahlreicheren Großbetriebe von mehr als 100 ha östlich der Elbe, welche ein Drittel bis die Hälfte, in Posen, Pommern und Mecklenburg noch etwas darüber, der landwirtschaftlichen Fläche einnehmen, verleihen dem östlichen Deutschland seinen eigenen Charakter. Während man keineswegs für alle landwirtschaftlichen Produktionszweige einen Vorzug des Großbetriebssystems annehmen kann, so wird doch gerade im Getreidebau der Großbetrieb unter sonst gleichen Bedingungen darin dem Kleinbetriebe überlegen sein, daß er mit geringerer, direkter Verwendung menschlicher Arbeitskräfte, mit geringerem Bedarf an totem und lebenden Inventar auf der gleichen Fläche mehr und bisweilen auch bessere (namentlich gleichmäßigere) Produkte für den Absatz erzielt. Im Verein mit dem verbreiteten Großbetriebssystem wirkt die geringe Bevölkerungsdichtigkeit der meisten östlichen Landesteile dahin, daß der deutsche Osten vornehmlich befähigt ist, einen Überschuß an Brotgetreide zu erzeugen, für den der Landwirt in den dichter bevölkerten Gebieten des Inlandes oder auch im Auslande Absatz suchen muß.

Erzeugung und Bedarf von Brotgetreide.

	Von der landwirtschaftlichen Fläche gehört zu Betrieben von			Von der landwirtschaftlich. Fläche war (1895) bebaut mit		Durchschnittlicher Ernteertrag 1895/97 pro ha		Nach Abzug der Aussaat bleibt pro Kopf der Bevölkerung (1895/97) pro Kopf d. Bevölkerung Brotgetreide kg	Überschuß bezw. (—) Mehrbedarf an Brotgetreide Tonnen
	weniger als 20 ha	20 bis 100 ha	mehr als 100 ha	Weizen und Spelz	Roggen	Weizen	Roggen		
	%	%	%	%	%	dz	dz		
Ostpreußen . .	21,1	39,4	39,5	3,8	16,9	11,3	10,0	227	56 500
Westpreußen . .	23,6	32,7	43,7	4,4	22,3	16,4	9,0	259	82 600
Pommern . . .	22,1	22,8	55,1	2,9	20,5	16,3	9,5	253	94 200
Posen	27,3	20,5	52,2	3,8	27,9	12,1	10,6	341	224 000
Schlesien . . .	44,6	21,5	33,9	7,9	23,2	13,4	11,0	182	— 74 100
Brandenburg .	30,2	34,6	35,2	2,4	27,6	15,4	10,0	117	— 267 800
Mecklenburg . .	13,0	27,0	60,0	5,2	17,8	21,7	12,4	433	144 100
Kgr. Sachsen .	55,5	30,4	14,1	5,1	21,6	20,8	14,3	100	— 364 100
Kgr. Preußen .	37,0	32,0	31,0	5,2	21,4	15,6	11,3	189	— 457 300
Deutsches Reich	45,6	30,3	24,1	5,9	18,4	15,1	11,6	169	— 1 530 700

Nach der vorstehenden Übersicht zeichnen sich hinsichtlich des Anbaues von Brotgetreide besonders Posen, Schlesien und Brandenburg aus, während in den Gebieten mit weniger intensiver Bewirtschaftung z. B. Ostpreußen,

Digitized by Google

auch Mecklenburg und Pommern, der Roggen- und Weizenbau noch nicht den durchschnittlichen Prozentsatz des gesamten Reichsgebietes erreicht. Ist schon bei der Anbaufläche die Zuverlässigkeit der statistischen Angaben nicht über jeden Zweifel erhaben, so sind die statistischen Feststellungen des Ernteertrages großer Gebiete sicher bedenklich, da sie auf Angaben und Schätzungen beruhen, die nicht immer mit der erforderlichen Genauigkeit gemacht werden und gemacht werden können. Aus den Erntemengen hat man nach Abzug des erforderlichen Aussaatquantums und Hinzurechnung des Einfuhrüberschusses den Bedarf an Brotgetreide (Roggen, Weizen und Spelz) im Deutschen Reiche für menschliche und tierische Ernährung sowie für gewerbliche Zwecke pro Kopf der Bevölkerung festgestellt; er beträgt ungefähr

1879/94: 180 kg, 1894/98: 200 kg,

seitdem, nach den neueren Ernteschätzungen: 230—240 kg[1]. Wenn auch derartige Durchschnittszahlen durchaus nicht für eine exakte Ermittelung des Verbrauchs in den einzelnen Landesteilen zu Grunde gelegt werden dürfen, so ist doch mit einiger Sicherheit anzunehmen, daß diejenigen Gebiete, welche im Durchschnitt der Jahre 1895/97, abzüglich eines sehr reichlichen Aussaatquantums von 200 kg Weizen und 160 kg Roggen pro ha, einen Ernteertrag von mehr als 200 kg pro Kopf erzielen, einen Überschuß abzugeben haben werden, während für die übrigen eine Zufuhr erforderlich ist.

Für die Berechnung der absoluten Massen von Überschuß oder Bedarf kann man bei der erwähnten Unzuverlässigkeit der Erntestatistik auch nur mit mehr oder minder gewagten Schätzungen operieren, da der Verbrauch zwar für das ganze Reichsgebiet pro Kopf ermittelt worden ist, in den einzelnen Landesteilen aber für die verschiedenen Zwecke: menschliche, tierische Ernährung, Aussaat 2c. sehr verschieden sein wird. Bei dem hier gemachten Versuch, die absoluten Mengen zu bestimmen, ist neben dem Bedarf für den menschlichen Konsum von 180 kg pro Kopf der Bevölkerung von 1895 ein weiterer Betrag von 22,5 % der Erntemenge für die Aussaat und andere

[1] Eine so starke Zunahme des Verbrauchs kann kaum den thatsächlichen Verhältnissen entsprechen: vielmehr ist man allgemein der Ansicht, daß die älteren Ernteschätzungen, welche in den meisten Bundesstaaten durch die Gemeindebehörden ausgeführt wurden, als zu niedrig zu erachten seien. Seit 1898 werden die von der Reichsstatistik gemachten Angaben nach den Berichten der landwirtschaftlichen Sachverständigen, welche auch die Saatenstandsnachrichten geben, berechnet und zeigen erheblich höhere Durchschnittserträge als vordem. Nicht nur dadurch ist die Kontinuität verletzt, so daß eine Vergleichung der Ernteergebnisse aus einer längeren Periode unbedingt einen Zuschlag für die früheren Jahrgänge erfordert, auch bereits die älteren Schätzungen scheinen in den letzten Jahren willkürlich in die Höhe gegangen zu sein.

Digitized by Google

Zwecke von den seitens der Statistik gegebenen Erträgen in Abzug gebracht worden. Dieser Prozentsatz ist so gewählt, daß das Resultat für den Mehrbedarf des Reiches mit dem bekannten Einfuhrüberschuß annähernd übereinstimmt; freilich würde danach das für „andere Zwecke" angenommene Quantum nur sehr gering sein und hinter den bei wenigen Wirtschaftsbetrieben bisweilen ermittelten Resultaten bedeutend zurückstehen[1]. Bei diesen Ermittelungen waren jedoch die Ernteerträge genau bekannt; in den hier zu Grunde liegenden Angaben sind sie zweifellos zu niedrig, also durften nicht nur, sondern mußten auch die Abzüge für Verfütterung und andere nicht kontrollierbare Zwecke niedriger als der Wirklichkeit entsprechend angesetzt werden.

Besonders beachtenswert ist der starke Getreideüberschuß der Provinz Posen von fast 1/4 Millionen Tonnen, wonach diese Provinz als die Hauptkornkammer im östlichen Deutschland zu betrachten ist. Aber auch die meisten anderen Landesteile haben erhebliche Massen von Brotgetreide abzugeben; das dichter bevölkerte Schlesien bedarf dagegen schon eines gewissen Zuschusses, während die großen Industrieplätze des Königreichs Sachsen und Berlin als Hauptkonzentrationspunkte des Getreidebedarfs im mittleren Deutschland gelten können[2]. Das natürliche Absatzgebiet für die Getreideüberschüsse der östlichen Provinzen würde demnach an diesen Orten im Herzen Deutschlands zu suchen sein.

Bei der Untersuchung der Transportleistungen dieses oder jenes Verkehrsmittels kann man danach fragen, welche Massen und auf welche Ent-

[1] Vgl. Conrad, Getreidepreise, Hdwb. der Staatswissenschaften.

[2] Prof. Dr. A. Backhaus macht in seinem Werke: „Agrarstatistische Untersuchungen über den preußischen Osten im Vergleich zum Westen. Berlin 1898", ebenfalls Angaben über den Getreideüberschuß der vier östlichen Provinzen. Obwohl er außer dem Aussaatquantum nur 180 kg pro Kopf der Bevölkerung für den Gesamtbedarf in Anrechnung bringt, sind die restierenden Ernteüberschüsse bedeutend geringer als in unserer Tabelle, in Ostpreußen ist sogar ein Defizit von 2300 t verzeichnet. Der Grund für so starke Differenzen ist vornehmlich in der erwähnten Verschiedenheit der Ernteschätzungen zu suchen: die durchschnittlichen Ernteerträge in der von Backhaus berücksichtigten Periode 1886/95 betragen für Weizen und Roggen in Ostpreußen 9,9 und 8,5, in Westpreußen 14,1 und 8,0, in Pommern 15,1 und 8,7, in Posen 10,3 und 8,6 dz pro ha, bleiben also erheblich hinter den Durchschnittserträgen von 1895,97, welche durchaus nicht als besonders günstige Erntejahre anzusehen sind, zurück. Übrigens würde sich auch für die Periode 1886/95 ein bedeutend günstigeres Resultat ergeben haben (etwa 10—20 000 t mehr für jede einzelne Provinz), wenn auch für die Berechnung des Bedarfs Durchschnittszahlen für Anbaufläche und Bevölkerung und nicht diejenigen von 1895 zu Grunde gelegt worden wären.

Digitized by Google

fernungen hat dasselbe befördert? Aus der Kombination dieser beiden Gesichtspunkte ergiebt sich die geleistete Verkehrsarbeit, d. h. die Masse der beförderten Güter multipliziert mit ihrer Transportlänge. So wünschenswert die Feststellung der von der Binnenschiffahrt geleisteten tkm zur Begründung ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung auch wäre, so ist sie doch bei dem heutigen Stande der statistischen Erhebungen nur mit Hilfe gewagter Annahmen annähernd erreichbar; am allerwenigsten konnte aber für eine Reihe verschiedener Artikel ein dahingehender Versuch unternommen werden.

Die Bedeutung der Leistungen eines Verkehrsmittels für einen speziellen Produktionszweig, wie die Landwirtschaft, liegt auch gar nicht in der geleisteten Verkehrsarbeit, sondern es kommt darauf an, zu ermitteln, wie weit durch das betreffende Verkehrsmittel das Absatzgebiet erweitert wird, und wie viel Güter, die an Ort und Stelle überschüssig sind, an anderen Orten noch marktfähig gemacht werden.

Um den Verkehr der Wasserstraßen einigermaßen mit demjenigen der Eisenbahnen in Einklang zu bringen, ist bei den Wasserstraßen eine Einteilung in dieselben Verkehrsbezirke, nach denen der Eisenbahnverkehr in der Statistik der Güterbewegung geordnet ist, versucht worden. Allerdings konnte das nicht in ganz korrekter Weise geschehen, da die Notierungsstellen der Binnenschiffahrtsstatistik durchaus nicht mit den Grenzen der einzelnen Eisenbahn-Verkehrsbezirke zusammenfallen. So mußte für die Provinz Posen auf der einen Seite die Grenze etwas enger gezogen werden bei der Notierungsstelle am Bromberger Kanal Schleuse 2, wodurch Bromberg ausgeschlossen wird, während sie auf der anderen Seite bis Küstrin ausgedehnt wurde. Über den Empfang und Versand Schlesiens zu Wasser mußten in Ermanglung besserer Zahlen die Notierungen bei Fürstenberg a./O. an der Abzweigung des Oder-Spree-Kanals und bei Küstrin Aufschluß geben.

Für den Güterverkehr an der unteren Oder sind von der Reichsstatistik leider gar keine Zahlen gegeben, so daß bei Pommern nur der Eisenbahnverkehr zum Vergleich mit den anderen Verkehrsbezirken herangezogen werden konnte. Auch für das Königreich Sachsen beschränken sich die Angaben über den Wasserverkehr auf die Anschreibungen der angekommenen und abgegangenen Güter in Dresden und Schandau-Hafenplatz. Hinsichtlich der Mark Brandenburg muß noch erwähnt werden, daß sich hier, abgesehen von dem durch Verschiebung der Grenzen entstandenen Fehler, auch ein Teil des Gesamt-Wasserverkehrs nicht einfügen ließ, welcher auf Rechnung des recht lebhaften lokalen Verkehrs zwischen den kleineren Orten der Provinz, an denen keine besonderen Notierungen stattfinden, zu setzen ist.

Endlich ist der Verkehr der mecklenburgischen Großherzogtümer im

Digitized by Google

folgenden nicht enthalten, da die Wasserstraßen Mecklenburgs fast als isoliert zu betrachten sind und ihr Verkehr, soweit er in der Reichsstatistik notiert ist, nur untergeordnete Bedeutung hat; das gleiche gilt von den masurischen Wasserstraßen, auf denen, abgesehen von der Flößerei, nur geringe, kaum ins Gewicht fallende Mengen die Notierungsstellen passieren. In wie weit sich hier ein lokaler Verkehr zu Wasser entfaltet hat, konnte leider nicht ermittelt werden. Obwohl die natürlichen Verhältnisse hier die Entwicklung eines lokalen Verkehrs besonders begünstigen, insofern als unter Ausschluß der Konkurrenz der Eisenbahnen ein weit verzweigtes Wasserstraßennetz mit großer Uferausdehnung vorhanden ist, so lassen sie doch andere Bedingungen, welche beispielsweise in Holland einen regen Lokalverkehr selbst mit allerkleinsten Fahrzeugen ermöglichen, vermissen; es fehlen nämlich größere Menschenansammlungen in volkreichen Städten, die zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse einen fortwährenden Güteraustausch mit dem flachen Lande unterhalten.

Eine vergleichende Übersicht über die beförderten Gütermassen, die Lebhaftigkeit und Intensität des Güterverkehrs, den Anteil der oben bezeichneten landwirtschaftlichen Artikel im Transportwesen der Eisenbahnen und Wasserstraßen bietet die in Anlage 4 wiedergegebene Tabelle.

Die entsprechenden Zahlen für Eisenbahnen und Wasserstraßen sind zwar zum Vergleich unter einander gestellt, aber sie dürfen nicht bezüglich ihrer Zuverlässigkeit als gleichwertig angesehen werden, da, ganz abgesehen von der mangelnden Übereinstimmung der Verkehrsbezirke, bei den Wasserstraßen nicht alle Transporte in den Nachweisungen der Statistik enthalten sind, so daß die angeführten Massen der durch die Binnenschiffahrt beförderten Güter entschieden gegenüber der Wirklichkeit zu gering sind. Trotzdem wird sich der daraus entspringende Fehler in bescheidenen Grenzen halten und an den großen Umrissen des Verkehrsbildes, auf die es doch nur ankommt, nichts ändern.

Die durchschnittliche Dichtigkeit der Wasserstraßen, welche in Ost- und Westpreußen, Posen und Brandenburg höher als im gesamten Reichsgebiet (27,6 km pro 1000 qkm) ist, läßt nicht auf mehr oder minder große Verkehrsvorteile schließen, da erstlich nach Kurs[1] große Strecken mitgerechnet sind, auf denen eine Schiffahrt mit sehr kleinen Fahrzeugen wohl noch möglich ist, aber thatsächlich kaum stattfindet, dann aber auch die Wasserstraßen kein systematisches Verkehrsnetz bilden, sondern als von der Natur

[1] Vgl. Kurs, Tabellarische Nachrichten über die flößbaren und schiffbaren Wasserstraßen des Deutschen Reiches. Berlin 1894.

Digitized by Google

gegeben vielfach in verkehrstechnischer Hinsicht unzweckmäßig im Lande verteilt sind.

Die Eisenbahnen dagegen sind hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit annähernd gleichwertig, und jede Station ist nicht nur mit denen ihrer eigenen Strecke verbunden, sondern steht in direktem Zusammenhang mit dem gesamten Eisenbahnnetz, sodaß die geringere Dichtigkeit der Eisenbahnen in den vier nordöstlichen Provinzen die Lebhaftigkeit des Verkehrs gegenüber den bevorzugten Landesteilen beeinträchtigen muß. Diese Verhältnisse werden beleuchtet durch die Zahlen in Spalte 2b, welche zeigen, daß die Lebhaftigkeit des Verkehrs in gleichem Maße mit der Dichtigkeit der Verkehrswege wohl bei den Eisenbahnen, nicht aber bei den Wasserstraßen zunimmt.

Die verkehrsreichsten Gebiete sind natürlich Schlesien mit seiner bedeutenden Montanindustrie, das dichtbevölkerte Königreich Sachsen und Brandenburg mit seiner Millionenstadt. Man sieht, wie unbedeutend der Wasserverkehr im Verhältnis zum Eisenbahnverkehr in Posen, Schlesien und Sachsen ist, während in Brandenburg das Vorhandensein einer scharfen Konkurrenz, in welcher die Wasserstraßen vielfach den Vorsprung errungen haben, angenommen werden kann. In Ost- und Westpreußen ist die relativ hohe Bedeutung des Wasserverkehrs mehr auf das Fehlen einer Konkurrenz zurückzuführen, da das Eisenbahnnetz noch sehr wenig entwickelt ist.

Die Intensität des Verkehrs kommt in Spalte 2c zum Ausdruck, worin die Menge der beförderten Güter auf die Kopfzahl der Bevölkerung bezogen ist. Danach steht Schlesien wieder obenan, Ost- und Westpreußen an letzter Stelle. Freilich fehlt hier der Seeverkehr; doch ohne Zweifel werden diejenigen Massen, welche über See eingeführt und in den Seehäfen selbst verbraucht werden, also in unseren Verkehrsmengen nicht wiederkehren, reichlich durch den großen Transitverkehr, namentlich russischen Holzes und Getreides aufgewogen, welcher nicht ausgeschieden werden konnte, so daß an der Thatsache der Verkehrsarmut in Ost- und Westpreußen nichts geändert wird.

In den vorwiegend landwirtschaftlichen Landesteilen, Ost- und Westpreußen und Posen, nehmen die landwirtschaftlichen Güter im Verkehr der Eisenbahnen einen relativ weit breiteren Raum als in dem der Wasserstraßen ein, in Brandenburg ist das Verhältnis ungefähr gleich, während in Schlesien und Sachsen die Wasserstraßen einen höheren Prozentsatz zeigen als die Eisenbahnen. Auf den Wasserstraßen haben die landwirtschaftlichen Güter in Sachsen mit rund einem Viertel den höchsten Anteil an der Gesamtverkehrsmenge, in Ost- und Westpreußen mit 11,4 % den niedrigsten. Hier wird das Verhältnis gedrückt durch den sehr starken Holztransport,

Digitized by Google

der auf Memel und Weichsel aus Rußland stromab kommt. Auch in Posen macht sich der Holzverkehr, der sich nun einmal naturgemäß für die Wasserstraßen eignet, noch stark geltend, sodaß der Anteil der zweiten Gruppe (Holz, Kohlen, Petroleum) an der Gesamtverkehrsmenge hier auf den Wasserstraßen höher ist als auf den Eisenbahnen, während in Schlesien, Brandenburg und Sachsen, wo der Transport von Holz hinter dem von Kohlen bedeutend zurücksteht, die Eisenbahnen einen höheren Prozentsatz zeigen.

Der Anteil der dritten Gruppe, worin die in großen Massen beförderten mineralischen Baumaterialien, Erze, Eisen und andere Artikel der Großindustrie den Ausschlag geben, ist im Verkehr der Eisenbahnen in den einzelnen Bezirken mit ungefähr einem Drittel der Gesamtbeförderungsmenge ziemlich gleich, nur in Schlesien wird er durch die stark vorherrschende Beförderung von Kohlen, in Posen durch die von landwirtschaftlichen Gütern herabgemindert. Auf den Wasserstraßen werden die Güter dieser Gruppe, besonders stark in der Nähe der großen Industriezentren, also in Sachsen und Brandenburg, befördert, in Ost- und Westpreußen sind sie nur mit dem sehr niedrigen Anteil von 7,58 % vertreten.

Hinsichtlich der absoluten Mengen der beförderten landwirtschaftlichen Güter zeichnen sich die Wasserstraßen allein in Brandenburg aus. Die große Bedeutung Berlins als Verbrauchszentrum, wie als Großhandelsplatz, zusammen mit seiner günstigen Lage im Mittelpunkte eines nach allen Richtungen ausstrahlenden Systems von Wasserstraßen, läßt ganz besonders große Massentransporte auch landwirtschaftlicher Güter zu; in den übrigen Gebieten treten die verhältnismäßig wenigen Massentransporte, bei denen eine Bevorzugung des Wasserweges stattfindet, gegenüber den kleineren, aber umso zahlreicheren Transporten der Eisenbahnen in den Hintergrund.

Eine Zerlegung der landwirtschaftlichen Güter in vier Unterabteilungen zeigt ziemlich übereinstimmend für alle Landesteile, daß auf den Wasserstraßen die Transporte von Getreide und landwirtschaftlichen Fabrikaten mit zusammen etwa 90 % diejenigen aller anderen landwirtschaftlichen Güter übertreffen. Auf den Eisenbahnen ist das Verhältnis ein ganz anderes; hier spielt die Beförderung der anderen landwirtschaftlichen Produkte (besonders Zuckerrüben) eine bedeutende Rolle, aber auch Düngemittel stellen mit 10—20 % einen erheblichen Anteil zu dem gesamten Verkehr der landwirtschaftlichen Güter.

Wenn man demnach von einer gewissen Bevorzugung des einen oder anderen Verkehrsmittels für den Transport landwirtschaftlicher Güter reden will, so wird man nach den Zahlen der Tabelle sich dahin aussprechen müssen, daß die höherwertigen Massengüter, Getreide, Mehl und Zucker sich

Digitized by Google

relativ mehr dem Wasserwege, die geringwertigen, Düngemittel, Rüben, Kartoffeln, mehr den Eisenbahnen zuwenden. Eine „Entlastung" der Eisenbahnen von der „nicht lohnenden" (?) Beförderung der geringwertigen Massengüter durch die Wasserstraßen, muß somit, wenigstens soweit landwirtschaftliche Güter in Frage kommen, bestritten werden.

Auch für andere Massengüter ist durch Vergleichung des Eisenbahn- und Wasserverkehrs festgestellt worden, „daß beide Beförderungsarten, was die Beschaffenheit, insonderheit den Wert der Güter anlangt, keine wesentlichen Verschiedenheiten zeigen[1]." Die oft gehörte Behauptung von der Bevorzugung der Wasserstraßen für die Beförderung geringwertiger Massengüter wird durch die Thatsachen nicht bestätigt. Man befördert ebensowohl hochwertige Güter, wenn sie nur in größeren Mengen von einer Stätte der Erzeugung nach einer mit dieser durch einen Wasserweg verbundenen Stätte des Verbrauchs geschafft werden sollen, auf den Wasserstraßen, als man sich genötigt sieht, sehr geringwertige Güter den Eisenbahnen zu übergeben, wenn nur kleinere Mengen zum Versand kommen, oder ein Wasserweg nur für einen Teil der gesamten Beförderungsstrecke zur Verfügung steht.

In der Tabelle sind schließlich noch einige Zahlen angegeben, welche die Massen der bewegten wichtigsten Feldfrüchte und Düngemittel in Beziehung zur Erntemenge resp. zu der landwirtschaftlich benutzten Fläche setzen. Die für Düngemittel in Spalte 6 a angegebenen Resultate entsprechen nicht ganz dem Verbrauchsverhältnis in den einzelnen Landesteilen; namentlich gilt dies von Schlesien, welches einen sehr hohen Versand von rund 160 000 t aufzuweisen hat, auch Brandenburg versendet gegen 60 000 t, Posen dagegen nur 15 000 t, sodaß hinsichtlich des Verbrauches diese drei Provinzen einander sehr nahe stehen würden. Ganz ersichtlich bleibt aber Ost- und Westpreußen dahinter weit zurück, ein Umstand, der wie alle übrigen Anzeichen einer geringeren Intensität des landwirtschaftlichen Betriebes wohl zum guten Teil der zurückgebliebenen Verkehrsentwicklung, d. h. dem Mangel eines engmaschigen Eisenbahnnetzes zuzuschreiben ist.

Bezüglich des Verhältnisses der beförderten Getreidemassen zur Erntemenge ist es erstaunlich, wieviel davon im lokalen Bedarf verbraucht wird, ohne die Eisenbahnen oder Wasserstraßen zu berühren. Allerdings könnte ein wesentlicher Teil erst in veredelter Form, gemahlen, in den Verkehr kommen, doch ist das kaum anzunehmen, da die größeren Mühlen, welche Mehl für den Fernabsatz herstellen, auch ihr Getreide aus einem weiteren Kreise beziehen, als es durch Fuhrwerk herangebracht werden kann.

[1] Vgl. Todt, Der Güterverkehr der deutschen Wasserstraßen. Archiv für Eisenbahnwesen 1887.

Digitized by Google

Mit Ausnahme von Brandenburg und Sachsen, wo die Zahlen durch die große Einfuhr erhöht werden, erreichen die Massen der im Verkehr der Eisenbahnen und Wasserstraßen auftretenden Getreidetransporte durchschnittlich nur die Hälfte der bezüglichen Erntemengen. Man erkennt daraus, daß die kleinen Mühlen, welche nur für den lokalen Bedarf Brotgetreide verarbeiten, trotz aller ihrer Mängel nicht so leicht durch die Konkurrenz der Großindustrie beseitigt werden können. Der zerstreut lebenden Bevölkerung in den kleinen Landstädten und auf dem platten Lande selbst ist wesentlich daran gelegen, zur Befriedigung ihres Mehlbedürfnisses ohne kostspielige Hin- und Herfracht des Rohproduktes und des Fabrikates die kleinen Mühlen in ihrer Existenz zu erhalten.

Noch weit niedriger als bei Getreide ist bei Kartoffeln das Verhältnis der Transportmasse zur Erntemenge. Die Kartoffeln bezw. die Rückstände der in den Brennereien erfolgenden durchaus lokalen Verarbeitung finden in erster Linie am Erzeugungsorte als Futter für das landwirtschaftliche Nutzvieh Verwendung, während der Bedarf für den direkten menschlichen Konsum und damit der Versand nach großen städtischen Märkten daneben sehr gering ist.

Als wichtigstes Ergebnis ist hervorzuheben, daß die wenigen hier berücksichtigten landwirtschaftlichen Massengüter einen bedeutenden Umfang im Gesamtverkehr einnehmen. Ist auch im Zeitalter des Dampfes der Transport von Kohlen in den Vordergrund des Güterverkehrs getreten, so bleibt für die Beförderung von landwirtschaftlichen Gütern ein sehr hoher Anteil innerhalb der großen Verkehrssteigerung durch die modernen Transportmittel bestehen. Die Landwirtschaft ist also in hohem Grade an einer Erleichterung der Verkehrsbedingungen interessiert, einer Erleichterung, die sowohl in einer Vermehrung der Verkehrsgelegenheit, als in einer Verbilligung der Beförderung bestehen müßte, um den Absatz der landwirtschaftlichen Produkte zu fördern und damit zu einer Steigerung der Intensität der Bewirtschaftung und der Produktivität des vaterländischen Grund und Bodens beizutragen.

Digitized by Google

Drittes Kapitel.

Sollten die vorstehenden Bemerkungen dazu dienen, über den Umfang des Verkehrs und die Stellung der landwirtschaftlichen Güter innerhalb desselben eine allgemeine Orientierung zu ermöglichen, so wollen wir nunmehr an der Hand des beigefügten Tabellenwerkes die Transportmassen und die Verkehrsrichtung der einzelnen Arten landwirtschaftlicher Güter auf Eisenbahnen und Wasserstraßen in denjenigen Gebieten des östlichen Deutschland zu verfolgen suchen, wo eine Gegenüberstellung des Verkehrs beider Transportmittel möglich ist, um aus den thatsächlichen Verkehrsverhältnissen die Bedeutung der Wasserstraßen für die Landwirtschaft der für uns in Betracht kommenden Gebiete ermessen zu können. Die Tabellen sind für die einzelnen Verkehrsbezirke aufgestellt, deren mangelnde Übereinstimmung für Eisenbahnen und Wasserstraßen schon hervorgehoben wurde. Bei den Eisenbahnen ist gewöhnlich der Lokalverkehr, der Inlandswechselverkehr und der Verkehr mit dem Auslande dargestellt, für die Wasserstraßen wurde meist nur der Grenzdurchgang angeschrieben. Der lokale Verkehr der Wasserstraßen, der überhaupt kaum festzustellen ist, kann natürlich nirgends mit demjenigen der Eisenbahnen konkurrieren. Auch der Verkehr der einzelnen Gebiete mit den benachbarten Verkehrsbezirken ist vielfach rein lokaler Natur, er ist daher in dem Inlandsverkehr größtenteils nicht inbegriffen, sondern dem Nahverkehr zugerechnet. Unser Inlandsverkehr ist demnach ein Fernverkehr, bei dem die Konkurrenz der Wasserstraßen mit den Eisenbahnen möglich ist[1].

[1] In den fortlaufenden Berichten im Archiv für Eisenbahnwesen von Thamer über „Deutschlands Getreideernte und die Eisenbahnen" sind ähnliche Nachweisungen über den Verkehr von Getreide und Mühlenfabrikaten in den einzelnen Verkehrsbezirken gegeben, die aber über die Richtungen der Transporte keinen Aufschluß geben, so daß für die Aufstellung unserer Tabellen auf das in der „Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen" enthaltene reiche Material zurückgegriffen werden mußte.

Digitized by Google

Ost- und Westpreußen (Anlage 5).

Von dem Verkehrsbilde Ost- und Westpreußens ist in der Tabelle einmal das gesamte Gebiet einschließlich der Seehäfen betrachtet, daneben aber der Anteil der letzteren gesondert dargestellt worden. Wie wir sahen, ist in Ost- und Westpreußen das Verkehrswesen überhaupt gering entwickelt; hier zeigt sich, daß gerade in den Hauptverkehrsobjekten, Getreide und Holz, die ausländischen Erzeugnisse, die die Verkehrswege Ost- und Westpreußens größtenteils als Durchgangsstraßen nach den Ausfuhrhäfen benutzen, bei weitem vorherrschen, sodaß also die ohnehin geringen Verkehrsleistungen nur in beschränktem Umfange der einheimischen Produktion dienen.

Obwohl hinsichtlich der Verwendung künstlichen Düngers die beiden Provinzen gegenüber anderen Landesteilen zurückstehen, so umfaßt doch die Zufuhr aus dem Inlande und von den Seehäfen her die ganz beträchtliche Masse von rund 170 000 t. Die Binnenwasserstraßen beteiligen sich an dem Transport nur in sehr geringem Grade. Durch den Bromberger Kanal kommt so gut wie nichts, und auch von den Seehäfen her erfolgt die Verteilung der Düngemittel in der Provinz fast ausschließlich durch die Eisenbahnen; die doch gerade in Ostpreußen verhältnismäßig reich verzweigten Wasserstraßen nehmen nur wenig zur Beförderung stromaufwärts auf, wovon etwa ein Viertel über die Grenze nach Rußland gelangt.

Vergleichen wir hiermit die Verhältnisse des Petroleumtransportes. Von den rund 40 000 t, die von den Seehäfen landeinwärts versendet werden, benutzt der überwiegende Teil den Wasserweg; namentlich von Danzig ist der Versand von Petroleum stromaufwärts, auch nach dem frischem Haff zu, sehr bedeutend. Aber auch in kleineren Mengen wird Petroleum besonders gern auf den Wasserstraßen nach den Binnenplätzen verfrachtet; den Eisenbahnen wird nur dort die Beförderung überlassen, wo kein Wasserweg zur Verfügung steht.

Der Grund für das verschiedene Verhalten im Transport von Düngemitteln und Petroleum ist zwar nicht allein in dem Differentialtarif der Eisenbahnen zu suchen, welcher die Düngemittel der niedrigsten, das Petroleum der höchsten Tarifklasse zuweist, jedenfalls wirken aber diese Tarife wesentlich dabei mit, daß ein relativ hochwertiger Artikel, wie Petroleum, auf den Wasserweg gedrängt wird, während der wenig lohnende Düngemitteltransport sich vorwiegend auf die Eisenbahnen beschränkt.

Wenn sich die deutsche Landwirtschaft vielfach darüber beklagt, daß die Wasserstraßen gleichsam die Einfallsthore für ausländisches Getreide darstellen, so trifft dieser Vorwurf jedenfalls am wenigsten die Wasserstraßen

Digitized by Google

Ost- und Westpreußens. Denn der Import von Getreide zu Wasser von Rußland her ist mit der Summe von durchschnittlich 30 000 t wahrlich nicht bedeutend und macht auch nur einen geringen Bruchteil der per Bahn eingeführten Mengen aus.

Wenn man sich erinnert, welch große Getreidemassen in früherer Zeit namentlich auf der Weichsel aus den fruchtbaren Ebenen Polens nach dem berühmten Exporthafen Danzig herabschwammen, so ist die gegenwärtige Lage der russischen Getreidezufuhr nach den preußischen Ostseehäfen ein Zeugnis dafür, daß die Eisenbahnen hier die Wasserstraßen durchaus überwunden haben, was freilich unter dem Einflusse der billigen Ausnahmetarife geschah.

Die bedeutende russische Getreideeinfuhr ist fast ausschließlich nach den Seehäfen gerichtet, um von hier zusammen mit den eigenen Überschüssen der preußischen Provinzen nach Skandinavien, England oder auch nach westlichen deutschen Einfuhrhäfen über See verschifft zu werden. Die Ausfuhr des in Ost- und Westpreußen geernteten Getreides nach den Gebieten Deutschlands, welche eine Getreidezufuhr erfordern, läßt sich daher nicht genau feststellen; im Inlande werden nur geringfügige Mengen westwärts versendet. Die Binnenwasserstraßen wirken dabei kaum mit, da unter den wenigen tausend Tonnen, welche über den Bromberger Kanal nach der Netze gehen, auch noch russisches Getreide enthalten ist, das auf der Weichsel bei Thorn eingeführt wurde. Das einheimische Getreide hat seinen Hauptmarkt in den Seehäfen, wohin inländischer Weizen und Roggen mit Quantitäten von je 50—70 000 t gebracht wird. Die Summen des auf den Wasserstraßen in den Seehäfen ankommenden Getreides gehen meist parallel mit der Zufuhr aus Rußland an den Grenzdurchgangsstellen; immerhin ist gewöhnlich ein Mehr von einigen tausend Tonnen zu verzeichnen, sodaß die Wasserstraßen nicht nur das auswärtige sondern auch einheimisches Getreide den Exporthäfen zuführen.

Die in recht erheblichen Mengen von den ost- und westpreußischen Häfen exportierten landwirtschaftlichen Rohprodukte der Textilindustrie, Flachs und Wolle, werden fast nur auf den Eisenbahnen herangebracht. Ähnlich günstige Ausnahmetarife, wie bei Getreide, geben den Eisenbahnen auch hier den Vorzug. Auch der nicht unbedeutende Versand nach den Industrieplätzen des Inlandes erfolgt, sofern nicht der Seeweg für einen Teil der Beförderungsstrecke zu Hilfe genommen wird, ausnahmslos per Bahn.

Ziemlich lebhaft ist dagegen der Verkehr der anderen landwirtschaftlichen Produkte auf den Wasserstraßen, besonders in der Zufuhr nach den Hafenstädten. Dem Transport von Stroh und Heu nach den Seehäfen läßt sich zwar nicht der Eisenbahnverkehr gegenüber stellen, ein Vergleich

Digitized by Google

mit den Notierungen auf anderen Wasserstraßen zeigt aber, daß hier verhältnismäßig große Mengen zu Wasser befördert werden. Auch zur Beförderung von Kartoffeln ist die Benutzung der Wasserstraßen hier eine weit regere als anderwärts, denn es wird ungefähr ein Drittel der Gesamtzufuhr nach den Seehäfen per Kahn dahin gebracht. Bei Obst und Gemüse übertreffen sogar die nach den Häfen vom Inlande her gelangenden Wassertransporte die Bahnabladungen ganz bedeutend. Handelt es sich hierbei auch nicht um große Massen, so ist doch diese Bevorzugung der Wasserstraßen um so auffallender, als Obst und Gemüse weder eigentliche Massenprodukte sind, noch auch auf den verhältnismäßig kurzen Wasserwegen nach den Seehäfen hin große Tansportstrecken zurücklegen können. Der Abfluß auch dieser landwirtschaftlichen Erzeugnisse nach dem weiteren deutschen Inlande zu Wasser auf der Weichsel-Oderverbindung ist so gut wie Null, während ein ganz bedeutender Export von Kartoffeln nach dem entfernteren Inlande d. h. über Pommern und Posen hinaus auf den Eisenbahnen vor sich geht.

Unter den landwirtschaftlichen Fabrikaten nimmt im Transport zu Wasser der Zucker die erste Stelle ein. Die Zufuhr nach den Seehäfen auf dem Wasserwege beruht fast ausschließlich auf den Transporten der Weichsel oberhalb Danzig; in steigendem Maße sind daran Zufuhren aus der Provinz Posen, die über den Bromberger Kanal nach dem Weichselhafen geleitet werden, beteiligt. Fast ebensoviel, wie auf den Wasserwegen nach den Seehäfen gelangt, bringen die Eisenbahnen aus den Zuckerfabriken der beiden Provinzen nach der Küste.

Das Verhältnis der Zufuhr von Branntwein nach den Häfen stellt sich weit mehr zu Gunsten der Eisenbahnen.

Von dem Transport der Mühlenfabrikate gilt Ähnliches, wie von dem Getreidetransporte; auch hier sind vor allem die großen Massen der auswärtigen Einfuhr zu erwähnen, die ebenfalls unter besonderen Tarifbegünstigungen fast allein durch die Eisenbahnen erfolgt. Hier ist es indessen nicht bloßer Transitverkehr, sondern es bleibt ein sehr bedeutender Teil der russischen Einfuhr in den Provinzen selbst. Auch von den Seehäfen mit ihren großen Mühlenwerken werden recht bedeutende Quantitäten von Mehl und Mühlenfabrikaten durch die Eisenbahnen im Verkehrsbezirk Ost- und Westpreußen verteilt. Der Transport zu Wasser ist gegenüber diesen Quantitäten gering. In den Leistungen des Bromberger Kanals für den Transport landwirtschaftlicher Güter steht die Beförderung von Mehl und Mühlenfabrikaten in der Richtung nach der Netze obenan; die hier durchgehenden Massen dürften aber nicht aus Ost- und Westpreußen, sondern aus den Bromberger Mühlen stammen.

Digitized by Google

Besondere Beachtung verdienen die Leistungen der Wasserstraßen hinsichtlich der Beförderung von fetten Ölen und Fetten; sind auch die Massen nicht erheblich, so ist doch eine Bevorzugung des Wasserweges unverkennbar, da es sich hier hauptsächlich um den Transport ausländischer Erzeugnisse von den Seehäfen nach den im Innern gelegenen Städten handelt.

Werfen wir noch einen Blick auf den Verkehr von Kohlen und Holz, so zeigt sich, daß die starke Kohlenzufuhr von rund einer Million Tonnen aus dem Inlande, hauptsächlich Schlesien, ausschließlich per Bahn erfolgt, der Bromberger Kanal wird nicht zur Einfuhr benutzt, vielmehr werden in umgekehrter Richtung geringe Mengen verschifft. Außer der binnenländischen Einfuhr findet auch englische Kohle von den Seehäfen her in den Provinzen Eingang, wovon die Binnenschiffahrt den größeren Teil zur weiteren Verteilung im Inlande aufnimmt. Der besonders in Ost- und Westpreußen sehr bedeutende Holzverkehr erfolgt hauptsächlich auf den Wasserstraßen und übertrifft hier bei weitem jeden anderen Güterverkehr. Das auf dem Wasser zumeist in Flößen beförderte Holz ist fast durchweg russischen Ursprungs, es nimmt seinen Weg stromab nach den Seehäfen; ein starker Anteil von fast einer halben Million Tonnen fließt durch den Bromberger Kanal nach dem Westen zu ab.

Diese Holztransporte sind die einzige größere Verkehrsleistung der künstlichen Weichsel-Oderverbindung; denn der gesamte übrige Verkehr in beiden Richtungen umfaßt zusammen im Durchschnitt der vier Jahre nur 55 000 t. Die Verkehrsbedeutung des Bromberger Kanals ist somit äußerst gering, er kommt höchstens dem Import russischen Holzes entgegen und fördert damit gewiß die Interessen mancher händlerischen Kreise. Die Dienste, die er der Landwirtschaft als Verkehrsmittel leistet, sind bedeutungslos. Obwohl er eine direkte Wasserverbindung nach Stettin, Schlesien, Berlin und der Elbe herstellt, hat die Landwirtschaft der östlichen Provinzen keinen Vorteil durch ihn, da er weder deren Produktionsüberschüssen Abfluß nach den Bedarfszentren Deutschlands verschafft, noch auch in der Zufuhr landwirtschaftlicher Bedarfsgüter irgend nennenswerte Leistungen vollbringt. Die geringen Dimensionen des Kanals oder der mangelhafte Ausbau der anschließenden Wasserstraßen können nicht dafür verantwortlich gemacht werden, da nach dem offiziellen „Führer auf den deutschen Wasserstraßen“ Schiffe bis zu 150 t Tragfähigkeit sehr wohl diese Wasserstraßen passieren können, größere Fahrzeuge östlich der Oder bisher aber nur vereinzelt vorkommen.

Gerade die ganz kleinen Fahrzeuge sind es, welche in einzelnen landwirtschaftlichen Artikeln einen ziemlich lebhaften lokalen Verkehr in dem Mündungsgebiete der preußischen Flüsse unterhalten. Mit den Eisenbahnen

Digitized by Google

können sie freilich nur ausnahmsweise in Wettbewerb treten, besonders dort, wo hohe Eisenbahntarife der Wohlfeilheit des Transports per Bahn entgegenstehen, und wo über die Seehäfen eingeführte Güter nach weiter aufwärts an den schiffbaren Flüssen gelegenen Plätzen geschafft werden sollen. Das wesentlichste Moment aber, welches die relative Lebhaftigkeit des Schiffsverkehrs der ost- und westpreußischen Gewässer ermöglicht, beruht in der geringen Entwicklung des Eisenbahnnetzes.

Provinz Posen (Anlage 6).

Die Provinz Posen besitzt in der Warthe und Netze zwei Wasserstraßen, welche durch ihren Lauf nach Westen den natürlichen Absatzweg für die Landesprodukte andeuten. Durch die künstlichen Verbindungen der Oder mit den märkischen Wasserstraßen und durch diese mit der Elbe ist für die Provinz der Weg nach den Hauptmärkten eröffnet, eine Straße, die seit Jahrhunderten benutzt wird.

Waren die Schiffahrtsverhältnisse auch nicht sonderlich gute, so genügten sie doch den bescheidenen Verkehrsansprüchen vergangener Zeiten. Die bis in die Gegenwart reichende lebhafte Agitation für Verbesserung des Fahrwassers setzt erst ein mit der Ausbreitung der Eisenbahnen, aber nicht etwa, weil diese sich als unzulänglich erwiesen, sondern weil sie vielmehr den Schiffsverkehr gänzlich zu vernichten drohten. Davor ist allerdings die Provinz Posen durch die bisher ausgeführten Regulierungsarbeiten bewahrt worden, jedoch ein wirklicher Massenverkehr zu Wasser, welcher den „Austausch zwischen den industriellen Erzeugnissen des Westens mit den landwirtschaftlichen Produkten des Ostens" bewirken soll, ist nicht zu verzeichnen. Abgesehen von den fast ausnahmslos aus Rußland stammenden 450 000 t Holz beträgt der ganze Güterverkehr auf der Warthe oberhalb der Mündung nur etwa 150 000 t in jeder Richtung; nur im Jahre 1899 ist nach einer guten Ernte die Ausfuhr zu Wasser durch größere Getreideversendungen wesentlich erhöht worden.

Den Verkehr des Bromberger Kanals haben wir soeben kennen gelernt, von Erzeugnissen unserer Provinz wäre dabei nur Zucker zu erwähnen, welcher in immer größeren Mengen nach Danzig versendet wird. An dem anderen östlichen Begrenzungsort der posenschen Wasserstraßen, Pogorzelice a. d. Warthe, ist der Verkehr noch weit geringer, nennenswert ist nur die Einfuhr russischen Holzes mit etwa 60 000 t.

Die Ausfuhr der Provinz auf der Warthe bei Küstrin besteht, wieder abgesehen von dem Holzverkehr, fast nur in Transporten der hier ange-

Digitized by Google

führten landwirtschaftlichen Güter, worunter Roggen und Zucker, auch Mehl und Mühlenfabrikate die ersten Stellen einnehmen.

Nach einer früheren Zusammenstellung hätte die Provinz Posen auf Grund der durchschnittlichen Produktions- und Verbrauchsverhältnisse etwa 225 000 t Brotgetreide abzugeben; rechnen wir darunter außer Weizen und Roggen auch die Mühlenfabrikate, so stimmt diese Angabe ziemlich mit den durch die vorliegende Statistik wiedergegebenen durchschnittlichen Transportverhältnissen überein. Ein großer Posten von 60—70 000 t wird an die unmittelbar benachbarten Landesteile, namentlich Mittel- und Niederschlesien abgegeben, und etwa die dreifache Menge wird im Fernverkehr verschickt. Im Verkehr mit dem Auslande wurden nur in den Jahren 1897 und 98 größere Mengen von Roggen unter Gewährung niedriger Ausnahmetarife nach Böhmen ausgeführt; dagegen findet eine recht erhebliche Zufuhr von Mühlenfabrikaten von Rußland her statt, so daß die Zufuhren vom Auslande die Ausfuhr dahin bedeutend übertreffen.

Da der Anbau von Roggen, wie überhaupt im östlichen Deutschland, so ganz besonders in der Provinz Posen von größter Wichtigkeit ist — fast ein Drittel der gesamten landwirtschaftlichen Fläche wird hier mit Roggen bestellt — so ist der Absatz der Roggenüberschüsse nach den Bedarfsgebieten von allererster Bedeutung für die posensche Landwirtschaft. Die Roggenausfuhr umfaßt außer den nach den Nachbargebieten versandten Mengen im Durchschnitt 180 000 t, wovon etwa ein Drittel, im letzten Jahre fast sogar die Hälfte, den Wasserweg über Küstrin benutzt. Der zu Wasser exportierte Roggen geht in großen Mengen nach Berlin, während die Eisenbahnen nur einen sehr geringfügigen Posten dahin bringen. Die höheren Eisenbahnfrachten machen es eben unmöglich, daß der per Bahn aus dem Inlande zugeführte Roggen noch mit dem in so großen Mengen zu Schiff ankommenden ausländischen Getreide konkurrieren kann. Wo aber der Verbrauch nicht direkt an der Wasserstraße konzentriert ist, wie z. B. in Sachsen, da findet auch der per Bahn exportierte posensche Roggen günstigen Absatz.

Wenn wir sehen, daß von der gesamten Exportmenge ein Drittel und mehr auf dem Wasserwege die Provinz verläßt, wobei es sich um einen Transportgegenstand handelt, der durchaus dezentralisiert produziert wird, also, um nach den beiden das Land durchziehenden Wasserstraßen zu gelangen, meist eine Anschlußstrecke auf der Bahn zurücklegen muß, so muß man zugestehen, daß die Wasserstraßen bereits jetzt hinsichtlich des Roggenexportes alles leisten, was man von ihnen billig verlangen kann. Man wird also nicht ihre unzulängliche Schiffbarkeit als Grund dafür anführen können, daß sie sich gegenüber anderen Gütern ablehnend verhalten.

Digitized by Google

Einigermaßen tritt diese ablehnende Stellung schon bei den anderen Getreidearten hervor. Nur im letzten Jahre sind ausnahmsweise größere Mengen von Hafer und Gerste zu Schiff ausgeführt worden, während für gewöhnlich nur wenige tausend Tonnen zu Wasser befördert wurden. Die Eisenbahnen haben hier einen verhältnismäßig weit größeren Anteil an der Ausfuhr, und selbst nach Berlin wird erheblich mehr per Bahn als per Kahn exportiert. Bei Hülsenfrüchten und Sämereien wird die Ausfuhr von der Einfuhr übertroffen; für amerikanischen Mais wird vorzugsweise der Wasserweg gewählt, die Einfuhr von Rußland und der Inlandsverkehr erfolgt durch die Eisenbahnen.

Von den sonstigen landwirtschaftlichen Produkten (Position 7—10) finden sich nur sehr geringe Mengen im Schiffahrtsverkehr der Provinz Posen; allein Kartoffeln wurden mit einigen tausend Tonnen auf der Warthe zu Thal verschifft, wovon der größere Teil in Küstrin verbraucht wird. Auf den Eisenbahnen werden dagegen durchschnittlich 30 000 t nach dem entfernteren Inlande versandt, wovon Berlin einen beträchlichen Teil von etwa 10 000 t erhält.

Stroh und Heu wird gar nicht auf dem Wasserwege befördert. Die entsprechenden Zahlen für die Eisenbahnen fehlen leider; es ist aber sicher, daß große Mengen hiervon, namentlich auch nach Berlin, per Bahn exportiert werden.

Ein bemerkenswertes Resultat bietet die Position Düngemittel, insofern als hier von neuem die verbreitete Ansicht von der bevorzugten Beförderung billiger Massengüter auf den Wasserstraßen widerlegt wird. Die Provinz selbst liefert keine künstlichen Düngemittel; sie muß also ihren erheblichen Bedarf durch Einfuhr decken. Von den Seehäfen werden die ausländischen Düngemittel, Chilisalpeter, Guano etc., aus dem Regierungsbezirk Magdeburg die Kalisalze bezogen. Alle diese Orte stehen in günstiger Verbindung mit den Wasserstraßen der Provinz Posen, aber die Einfuhr zu Wasser, sowohl bei Küstrin als auf dem Bromberger Kanal, ist so gut wie Null. Die Eisenbahnen dagegen führen der Provinz Posen über 200 000 t Düngemittel zu, davon kommen etwa 10 000 aus den ost- und westpreußischen Häfen (Danzig), 40 000 aus den pommerschen (Stettin), 20 000 aus den Elbhäfen (Hamburg), ferner gegen 80 000 t aus dem Regierungsbezirk Magdeburg und Anhalt, 25 000 aus Oberschlesien und 12 000 aus dem Saarrevier im äußersten Westen des Reiches. Wenn Zahlen beweisen, so thun sie in diesem Punkte das völlige Versagen der Wasserstraßen in deutlichster Weise dar.

Nachdem wir uns hiernach überzeugt haben, daß die Annahme, die

Digitized by Google

Wasserstraßen wären die gefälligen Abnehmer der für die Eisenbahnen nicht lohnenden Transporte geringwertiger Massengüter, durchaus unzutreffend ist, so können wir nicht sonderlich mehr erstaunt sein, daß auch die große Kohlenzufuhr von mehr als einer Million Tonnen fast durchweg per Bahn erfolgt, zudem der Wassertransport aus Oberschlesien außer einem bedeutenden Umweg auch mehrmalige Umladungen nötig machen würde.

Dagegen nehmen die Holztransporte namentlich im Flößereibetriebe einen großen Umfang auf den Wasserstraßen ein; allerdings belehren die Notierungen an der Ost- und Westgrenze der Provinz darüber, daß es sich hierbei in der Hauptsache um einen reinen Durchgangsverkehr russischen Holzes handelt. Der Eigenverkehr der Provinz vollzieht sich auf den Eisenbahnen, welche selbst auf größere Entfernungen die respektable Menge von 100 000 t ausführen.

Den niedrigen Eisenbahntarifen gegenüber kann die Beförderung auf dem Wasserwege nicht aufkommen, deshalb werden Düngemittel, Kohlen, Kartoffeln und inländisches Holz fast nur per Bahn verfrachtet; bei höheren Tarifen, wie für Getreide und Mehl, oder für Zucker und Petroleum, ist die Benutzung der Wasserstraßen im Verkehr der Provinz Posen mit Berlin und den Seehäfen dagegen eine ziemlich lebhafte. Eine große Verkehrsbedeutung haben Warthe und Netze allerdings nicht, und es ist kaum anzunehmen, daß der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Verkehrswege mit den großen Aufwendungen für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse im Einklang steht. Die Erleichterung der russischen Holzeinfuhr durch Zuhilfenahme des Wasserweges ist für die einheimische Holzproduktion sicher nicht erfreulich, dahingegen könnte es scheinen, daß die Verfrachtung relativ bedeutender Mengen von landwirtschaftlichen Gütern in der Ausfuhr zu Schiff den Landwirten der Provinz Posen dienlich sein müßte. Diese Verkehrsleistungen erstrecken sich aber nur auf wenige, durchaus dem Großhandel angehörende Güter: Roggen, Mühlenfabrikate und Zucker. Besonders für die Roggenausfuhr ist die Stadt Posen ein Hauptsammelpunkt, von wo große Transporte nach Berlin und Magdeburg verfrachtet werden. Der Absatz nach diesen Plätzen, an denen die ausländische Konkurrenz die Preise wesentlich beeinflußt, kann freilich nur dann noch gewinnbringend sein, wenn statt des Eisenbahntransportes der billigere Versand zu Schiff gewählt werden kann. Es ist aber nicht ohne weiteres annehmbar, daß durch den erheblichen Export zu Wasser eine Hebung der Getreidepreise in der Provinz bewirkt wird. Denn während der Transport per Bahn, selbst wenn das Getreide mehrfach weiter gehandelt wurde, meist direkt vom Produzenten zum Konsumenten erfolgt, kann der Absatz auf dem Wasserwege nur unter weitgehender

Digitized by Google

Beteiligung des Zwischenhandels erfolgen. Die Vorräte müssen erst gesammelt, gelagert, gemischt und sortiert werden, ehe sie in großen Schiffsladungen als Handelsware von bestimmtem Charakter an die großen Märkte gebracht werden.

Der Posener Großhandel bedient sich natürlich gern der Wasserstraße, und vornehmlich in seinem Interesse liegt es, die Wasserfracht durch Verbesserung des Fahrwassers der Warthe noch mehr herabzusetzen. Die Produzenten werden an den Vorteilen billiger Frachten umso eher teilnehmen können, je mehr eine direkte Verladung an den endgültigen Abnehmer eintreten kann; deshalb würde eine geringe Ermäßigung der Eisenbahntarife ihre Interessen weit mehr fördern, als die Benutzung des an sich billigeren Wasserweges. Die größere Menge des aus Posen ausgeführten Roggens verläßt auch jetzt die Provinz auf dem Schienenwege, eine Herabsetzung der Eisenbahnfrachten würde voraussichtlich einen großen Teil desjenigen Roggens, der bisher per Schiff versandt wurde, nach anderen Orten Mitteldeutschlands leiten, die ihren Bedarf nur per Bahn beziehen können, und er würde dort vielleicht vorteilhafteren Absatz finden, als in Berlin, wo die Preise doch zu sehr durch das ausländische Angebot bestimmt werden.

Provinz Schlesien (Anlage 7).

Zu den Wasserstraßen der Provinz Schlesien gehören außer der Oder der 45 km lange, 1789 erbaute Klodnitzkanal, welcher eine Verbindung des oberschlesischen Kohlenreviers mit der Oder herstellen sollte, und ein Teil der Przemsa. Dieser schiffbare Nebenfluß der oberen Weichsel wird schlesischerseits nur für einen nicht gerade bedeutenden Kohlentransport zu Thal benutzt. Der Klodnitzkanal hat seine ihm früher innewohnende Bedeutung völlig verloren; seine geringen Dimensionen gestatten nur den Verkehr von sehr kleinen Fahrzeugen (von höchstens 100 t), die neben den Eisenbahnen nicht mehr als vollwertige Verkehrsmittel in Betracht kommen. Nur selten stört ein kleiner Kahn seine idyllische Ruhe. Es konnte also ohne Bedenken von einer genaueren Kenntnisnahme seines Verkehrs Abstand genommen werden.

Für die Oder ist in unserer Tabelle der Verkehr bei Breslau sowohl oberhalb als unterhalb mitgeteilt. Der erstere umfaßt wohl so ziemlich alles, was auf der oberen Oder zu Schiff befördert wird, da ein lokaler Verkehr daselbst nicht beobachtet wurde. Der Verkehr unterhalb Breslaus ist aber nicht gleichbedeutend mit dem Versand und Empfang der Provinz Schlesien. Um diesen annähernd zu ermitteln, mußten die Notierungen von Küstrin und der Oder-Spreeverbindung zu Hilfe genommen werden.

Digitized by Google

Übrigens weicht der Durchgangsverkehr dieser vorgeschobenen Grenze in den meisten Güterpositionen unserer Tabelle nicht sehr erheblich von dem Verkehr der Unter-Oder bei Breslau ab; das Mittel aus diesen beiden Anschreibungen dürfte der thatsächlichen Ein- und Ausfuhr der Provinz Schlesien auf dem Wasserwege jedenfalls sehr nahe kommen.

Der Verkehr der Oder ist in den von uns betrachteten Jahren bedeutend höher als je zuvor. Schon seit Ende der achtziger Jahre sind die Schiffahrtsverhältnisse durch systematisch unternommene Arbeiten zur Verbesserung des Fahrwassers zunächst bis Breslau wesentlich gefördert worden; später wurde durch Regulierung und Kanalisierung auch der Oberlauf bis Kosel für größere Fahrzeuge schiffbar gemacht. Am bedeutsamsten für den Oberverkehr wurde aber der 1895 neu erbaute Oder-Spree-Kanal, wonach die Oder von Berlin und der Elbe her bis in den Oberlauf für 400 Tonnen-Schiffe zugänglich wurde.

Trotzdem steht die Oder hinsichtlich ihrer Schiffbarkeit weit hinter den anderen großen Strömen Deutschlands zurück. Bald ist bei Niedrigwasser die Fahrwassertiefe bei Sandbänken und Untiefen für volle Ladung zu gering, bald wird die Schiffbarkeit durch plötzlich hereinbrechende Wassermassen, welche die von den Sudeten kommenden Nebenflüsse herabführen, gehindert. Die durch Hochwasser- und Überschwemmungen verursachten, periodisch wiederkehrenden Verwüstungen sollen nunmehr durch umfassende Verbesserungsmaßregeln verhütet werden. Hier wird die Landwirtschaft durch Auffangen der schädigenden Wassermassen in Sammelbecken (Stauweihern) und Verteilung zur Berieselung hoffentlich in umfassender Weise gefördert werden können. Das Interesse der Landeskultur soll allerdings auch bei den Wasserbauten, welche zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse ausgeführt wurden, nach Angabe der technischen Behörden[1] in hohem Grade wahrgenommen worden sein, allein diese Auffassung wird von den direkt interessierten landwirtschaftlichen Kreisen nicht geteilt[2].

[1] Vgl. Der Oderstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse, Berlin 1896.

[2] Die Vorteile, die ein geregelter Flußlauf für die Landeskultur darstellt, sind gewiß nicht zu verkennen; trotzdem sind häufig Klagen der Einwohner über große Schädigungen laut geworden, welche nach der Ausführung von Wasserbauten zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse hervorgetreten sind. Um wenigstens stichprobenweise darauf etwas näher einzugehen, sind mit gütiger Unterstützung der Landwirtschaftskammer für die Provinz Schlesien bei den in Betracht kommenden landwirtschaftlichen Kreiskommissionen Erkundigungen über die Wirkungen der am schlesischen Oberlaufe vorgenommenen Wasserbauten auf die Landeskultur eingezogen worden, deren Resultat im folgenden zusammengefaßt ist.

Digitized by Google

Wenden wir uns dem, durch die Tabelle gegebenen Verkehrsbilde zu, so zeigt sich, daß die Ausfuhr aus Schlesien bedeutend die Einfuhr dahin

---

Hinsichtlich ihrer Einwirkung auf die Landeskultur haben die Strombauten nach drei Richtungen hin Veränderungen hervorgebracht: nämlich bezüglich des Grundwasserstandes und der landwirtschaftlichen Vorflut, der Stromufer, des Verlaufes der Hochwasser.

Der erste Punkt dürfte bei weitem der wichtigste sein, und gerade hier finden sich fast übereinstimmend Klagen über die durch die Strombauten hervorgerufene Schädigung der Vegetation. Namentlich gilt dies von dem mit Staustufen versehenen Oberlaufe. Es kann kein Zweifel sein, daß oberhalb solcher Anlagen bei einer Erhöhung des ursprünglichen Wasserstandes um 1,80—2,60 m, auch der Grundwasserstand beträchtlich steigen mußte, so daß vielfach eine Versumpfung des Geländes zu beklagen ist. Wenn hier und da versucht wurde, durch Gräben die alte Vorflut nach Möglichkeit wieder herzustellen, so ist der Erfolg doch nicht bedeutend, da das zur völligen Entwässerung der Abzugsgräben erforderliche Niedrigwasser im Interesse der Schiffahrt möglichst verhindert werden sollte. Im Gegensatz zu den beklagten Schädigungen ist bisweilen allerdings ein Vorteil darin zu erblicken, daß infolge des erhöhten Grundwasserstandes auf Wiesengrundstücken ein besserer Graswuchs, freilich unter erschwerten Aberntungsbedingungen, beobachtet worden ist, aber weder darin, noch in den vereinzelt gezahlten Geldentschädigungen kann ein genügender Ersatz für die durch Versumpfung verursachte Entwertung fruchtbarer Ländereien gefunden werden.

Veränderungen des Grundwasserstandes im günstigen Sinne sind dagegen durch die Buhnenbauten in Mittel- und Niederschlesien mitunter hervorgerufen worden. Der Fluß wühlte sich durch den starken Strudel am Buhnenkopf tiefer in das Bett ein und verursachte dadurch eine Senkung des Wasserspiegels, welche der landwirtschaftlichen Vorflut in tiefgelegenen Ländereien förderlich war.

Die Buhnen haben den Zweck, das Profil des Flusses namentlich zu Gunsten der Schiffahrt derart umzugestalten, daß es bei Niedrig- und Mittelwasser verschmälert und infolgedessen vertieft wird, während für den schnellen Verlauf des Hochwassers eine breite Überflutungsfläche dargeboten wird. Die Ufer werden nach der Mitte des Flusses zu vorgeschoben, sodaß ein erweitertes Vorland entsteht, welches unter gewissen Bedingungen zur Anlage von landwirtschaftlichen Kulturen verwendet werden kann. Somit könnten diese Veränderungen auch für die Landwirtschaft nützlich erscheinen, um so mehr als für die Anlieger auch darin ein gewisser Vorteil liegt, daß durch Befestigung der Ufer die Unterhaltungskosten vermindert werden. Dagegen liegen aber wieder Klagen solcher Adjazenten vor, welche früher einen bequemen Zugang zur Wasserstraße hatten und diese als Verkehrsmittel benutzten, daß sie nunmehr durch den der Strombauverwaltung unterstehenden Vorlandstreifen vom Wasser abgedrängt seien. Die Bepflanzung des Vorlandes aber ist mit einem Risiko verbunden, da die Anlagen eventuell auf Verlangen der Strombauverwaltung wieder entfernt werden müssen.

Was schließlich das Hochwasser anlangt, so ist nach der Regulierung entschieden ein schnellerer Verlauf zu beobachten. Dieser im allgemeinen günstige schnellere Verlauf bringt dafür um so öftere Überschwemmungen, namentlich da die ebenfalls

Digitized by Google

übersteigt. Das begehrteste Massenprodukt, Steinkohlen, wird aus den reichen Kohlendistrikten der Provinz in außerordentlich großen Mengen nach dem gesamten östlichen Deutschland bis nach Ostpreußen und nach dem benachbarten Auslande exportiert. Es ist allein der Kohlentransport, welcher die Ausfuhr zu der enormen Höhe von 15—16 Millionen Tonnen anschwellen läßt. Auch im Nahverkehr der Eisenbahnen ist die Hälfte aller Transporte auf Kohlenladungen zurückzuführen.

Da die Kohlenbezirke abseits von der Wasserstraße liegen, so setzt die Benutzung derselben eine vorhergehende Beförderung auf der Eisenbahn voraus. Nun hat aber gerade bei Kohlen eine mehrfache Umladung gewöhnlich Qualitätsverschlechterungen durch Zerkleinerung der großen Stücke zur Folge, daher kommt es, daß unter Vermeidung des Umschlages die Eisenbahnen in weit höherem Maße zur Bewegung der Kohlen herangezogen werden, als man nach den von Sympher angestellten theoretischen Erwägungen[1] über die Benutzung dieses oder jenes Verkehrsweges von vornherein annehmen

---

regulierten Nebenflüsse die aus ihren Niederschlagsgebieten stammenden Wassermassen mit großer Geschwindigkeit der Oder zuführen. Der Hauptübelstand liegt darin, daß zwischen den von oberhalb kommenden Warnungen und dem Eintritt des Hochwassers nicht mehr genügend Zeit liegt, um die nötigen Vorkehrungen zur Vermeidung größerer Schädigungen zu treffen. So wird beispielsweise aus dem Kreise Brieg berichtet, daß die Hochwasser, welche früher 3 Tage nach der telegraphischen Anmeldung eintrafen, jetzt bereits nach 36 Stunden anlangen, so daß eine Aberntung der bedrohten Flächen nicht mehr möglich ist.

Nach alledem wird man den unmittelbaren Nutzen der in Schlesien vorgenommenen Stromkorrektionen für die Landwirtschaft nicht hoch veranschlagen können, am wenigsten da, wo die Strombauten im Interesse der Schiffahrt eine wesentliche Erhöhung des Wasserstandes verursachten. Die beiderseitigen Interessen gehen eben auseinander; während die Schiffahrt einen möglichst gleichmäßigen Wasserstand braucht, ist der Landwirtschaft eine gelegentliche Entwässerung des feuchten Ufergeländes sehr erwünscht, um eine Versumpfung der Ländereien zu verhindern.

Der Wert der Oder als Wasserstraße ist durch die ausgeführten Arbeiten wesentlich erhöht worden, was zur Folge hatte, daß die nicht konkurrenzfähige kleinere Schiffahrt, welche früher auch wohl im lokalen Verkehr Verwendung fand, mehr und mehr von der mit großen Dampferschleppzügen arbeitenden Großschiffahrt verdrängt wurde. Auch das liegt nicht im Interesse der landwirtschaftlichen Anwohner. Fast übereinstimmend sprechen sich die Berichterstatter der Kreiskommissionen dahin aus, daß die lokale Verkehrsvermittelung auf der Oder nach der Schiffbarmachung des Stromes für größere Fahrzeuge bedeutend zurückgegangen, wenn nicht ganz vernichtet ist.

[1] Vgl. Sympher, Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals. Berlin 1899.

Digitized by Google

möchte. Selbst Berlin bezieht mehr schlesische Kohlen per Bahn, als überhaupt von der Oder abzweigend per Schiff durch den Oder-Spree-Kanal nach Westen gelangen.

Daß der Kohlenexport Schlesiens auf dem Schienenwege mehr als das Zehnfache desjenigen beträgt, welcher sich der Oder als Ausfuhrstraße bedient, ist demnach nicht erstaunlich, dagegen herrscht eine annähernde Übereinstimmung der auf beiden Verkehrswegen beförderten Anteilsmengen am Gesamtexport. Im Export zu Wasser unterhalb Breslaus beträgt der Anteil der Kohlen im Durchschnitt 75 %, im Export per Bahn nach dem entfernteren Inlande 78 %, nach dem Auslande sogar 91 %. Die Wasserstraßen leisten also in der Beförderung dieses geringwertigsten und massenhaftesten Massenproduktes auch relativ nicht mehr, sondern eher weniger als die Eisenbahnen.

Der Verkehr von Düngemitteln vollzieht sich ganz überwiegend auf dem Schienenwege. Nur von den Seehäfen, Stettin und Hamburg, her werden größere Mengen nach Schlesien gebracht; die sonstige Zufuhr, ebenso wie die recht beträchtliche Ausfuhr künstlicher Düngemittel bedient sich fast ausschließlich der Eisenbahnen.

Der Wechselverkehr Schlesiens in Getreide mit dem In- und Auslande ist nicht so bedeutend als in der vorwiegend landwirtschaftlichen Nachbarprovinz Posen. Abgesehen von Gerste werden keine größeren Massen exportiert, vielmehr wird zur Deckung des Bedarfes noch Getreide, namentlich Roggen, sowie „anderes Getreide" eingeführt. Die Zufuhr von Brotgetreide erfolgt größtenteils aus der Provinz Posen und dem benachbarten Auslande, daher in der Hauptsache per Bahn. Die unter der Rubrik „anderes Getreide" enthaltenen Getreidearten und Sämereien werden außer aus dem benachbarten Auslande auch von den Seehäfen her eingeführt, die Benutzung der Oder für den Transport ist daher nicht unbedeutend. In der Ausfuhr von Gerste und Hafer ist eine Bevorzugung der Wasserstraße nicht zu verkennen, wenigstens benutzt derjenige Teil, welcher nach bezw. über Berlin exportiert wird, in erheblichem Umfange den Wasserweg als Transportmittel.

Im Anschluß hieran seien die Mühlenfabrikate erwähnt. Die Zufuhr ist erheblich größer als die Ausfuhr, namentlich finden sich sehr große Posten von 80—100 000 t in der Einfuhr per Bahn aus dem Auslande. Andrerseits kommt die nicht unbedeutende schlesische Mühlenindustrie für die Ausfuhr in Betracht. Je günstiger der Absatz der Breslauer Großmühlen sich gestaltet, desto mehr steigt die Nachfrage nach Getreide an diesem Hauptmarkte des südöstlichen Teiles der Monarchie, und da dieser Markt vorwiegend mit inländischem Getreide beschickt wird, so ist die diesseitige Land-

Digitized by Google

wirtschaft an dem Gedeihen der schlesischen Mühlenindustrie wohl interessiert. Die Benutzung der Oder zum Export nach Berlin kann also indirekt auch der Landwirtschaft nützlich sein, zumal dieser Versand den Export auf dem Schienenwege nach dem entfernteren Inlande bedeutend übertrifft.

Eine noch stärkere Bevorzugung der Wasserstraßen findet sich beim Export von Zucker und Import von fetten Ölen und Fetten. Bei beiden Artikeln bewegt sich der Transport im wesentlichen zwischen zwei Zentren, Hamburg bezw. auch Berlin und Stettin einerseits, Breslau andrerseits, sodaß für die zu bewegenden Massen die vorhandene gute Wasserverbindung natürlich gern benutzt wird.

Allerdings ist Breslau durchaus nicht der alleinige Sitz der schlesischen Zuckerproduktion, aber es liegt in der Mitte einer reich angebauten Gegend mit zahlreichen Zuckerfabriken, die ihre Produkte dem Breslauer Markte zuführen. Schon aus den hohen Zahlen des lokalen Verkehrs für Zucker ergiebt sich, daß die Wassertransporte eine vorherige Anschlußstrecke per Bahn zurücklegen müssen; fast die Hälfte dieses lokalen Verkehrs entfällt auf die Zufuhr nach Breslau aus der Provinz. Bei der großen Entfernung nach Hamburg oder auch Stettin wiegt die Ersparnis des Wassertransportes gegenüber der Eisenbahnfracht reichlich die Umschlagsgebühren auf, sodaß für den Zuckertransport nach den Ausfuhrhäfen hier wie in den anderen Landesteilen der Versand zu Schiff im Vordergrunde steht. Ein Vergleich der Zuckerausfuhr mit der Ausfuhr von Kohlen lehrt, daß diese Massengüter, ob nun geringwertig oder nicht, sich nicht aus besonderen ihnen anhaftenden Eigenschaften auf die Wasserstraßen drängen, sondern daß der Zucker infolge der hohen Eisenbahnfracht geradezu gezwungen wird, die Wasserstraßen zu benutzen, während hinsichtlich des Kohlentransportes die Eisenbahnen unter der Begünstigung besonders niedriger Tarife erfolgreich mit den Wasserstraßen zu konkurrieren vermögen.

So erwünscht der schlesischen Landwirtschaft die billigere Ausfuhr von Zucker auf dem Wasserwege nur sein kann, so ungern sieht sie das Eindringen amerikanischen Schweinefettes, das nur infolge der billigen Wasserfracht auf dem weit von der See entfernten schlesischen Markte mit den einheimischen Fabrikaten in Konkurrenz treten kann. Wie die von der See her eingeführten fetten Öle und Fette wird auch das amerikanische Petroleum zu Wasser nach Schlesien gebracht. Den Eisenbahnen entgehen diese lohnenden Transporte auf weite Entfernungen, ihnen bleibt im wesentlichen nur die Verteilung im lokalen Verkehr.

Gerade weil Schlesien verhältnismäßig weit von der Küste entfernt ist, zeigt sich in den Verkehrsverhältnissen dieser Provinz mit besonderer

Digitized by Google

Deutlichkeit, daß die Wasserstraße vornehmlich dem Verkehr mit dem überseeischen Auslande sowohl zur Einfuhr als zur Ausfuhr dient, während ihre Benutzung im Inlandsverkehr neben den Leistungen der Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung ist.

Berlin (Anlage 8).

Die Provinz Brandenburg wird rund herum von den verschiedensten Gebieten des Inlandes begrenzt; in dem Bahnverkehr mit den benachbarten Landesteilen ist daher ein großer Teil reinen Grenzverkehrs von nur lokaler Bedeutung enthalten, den wir bisher immer ausgeschaltet hatten, um einen besseren Vergleich zwischen den Leistungen der Eisenbahnen und Wasserstraßen zu ermöglichen. Wollten wir eine Betrachtung der Verkehrsverhältnisse der Provinz Brandenburg in ähnlicher Weise anstellen, so würde unter gänzlicher Vernachlässigung des Bahnverkehrs mit den benachbarten Verkehrsbezirken gar zu wenig übrig bleiben, um dem Güterverkehr auf den Wasserstraßen an den Grenzdurchgangsstellen gegenüber gestellt werden zu können. Andrerseits ist Berlin mit seiner enormen Verkehrsentwicklung in so hohem Grade der Pol, nach welchem die Transportleistungen von nah und fern gravitieren, daß der Verkehr der Provinz Brandenburg ausschließlich Berlins, soweit er nicht lokaler Natur ist, dagegen weit zurücksteht. Es ist daher in der beigefügten Tabelle für den Güterverkehr auf den Eisenbahnen nur der Verkehr des Verkehrsbezirkes Berlin mit den verschiedenen anderen Verkehrsbezirken bezw. Gruppen derselben angeführt. Daneben sind für die Wasserstraßen die Notierungen an den äußeren Grenzen der Mark gesetzt, um eine Orientierung über die Richtung des Berliner Wasserverkehrs zu gestatten. Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß durchaus nicht alle Sendungen, welche auf den Wasserstraßen die Grenzen der Mark passieren, nach Berlin gerichtet sind oder von hier ausgehen. Vielmehr werden viele dieser Transporte Berlin gar nicht erreichen, während andrerseits die Durchfuhr Berlins auf der Spree beispielsweise im Jahre 1898 mit 350 000 t zu Berg und über 500 000 t zu Thal keineswegs geringfügig ist.

Da die Binnenschiffahrtsstatistik über die Herkunft der Transporte nur unzureichende Angaben macht, so läßt sich derjenige Teil des Berliner Hafenverkehrs, welcher auf Sendungen innerhalb der Provinz Brandenburg entfällt, nicht absondern, um ihn den entsprechenden Zahlen der Güterbewegung auf den Eisenbahnen gegenüberzustellen. Es darf angenommen werden, daß bei dem reich verzweigten Wasserstraßennetz der Provinz Brandenburg dieser lokale Verkehr recht bedeutend ist, doch gilt dies weniger von

Digitized by Google

den landwirtschaftlichen Gütern, als namentlich von den in großen Mengen per Kahn zugeführten Baumaterialien: Mauersteine, Sand, Kalk, Mörtel 2c.

Der Riesenleib Berlins verschlingt ungeheuere Massen von Gütern, denn im Gesamtverkehr steht der durchschnittlichen Einfuhr von über 10 Millionen Tonnen eine Ausfuhr von nur 1 1/2 Millionen Tonnen gegenüber. Berlin ist also ein Konsumtionszentrum ersten Ranges, sodaß eine sehr starke Beteiligung der Wasserstraßen bei der Zufuhr von vornherein zu erwarten ist. Die genannten Mengen der Ein- und Ausfuhr verteilen sich derart auf den Schienen- und den Wasserweg, daß in der Einfuhr die Eisenbahnen nur um ein geringes die Wasserstraßen übertreffen, während ihnen von der Ausfuhr zwei Drittel aller Güter zur Beförderung übertragen werden. Das ist besonders bemerkenswert, da bei dem großen Überangebot von Kahnraum für die Ausfuhr die Wasserfracht noch billiger zu stehen kommt, als bei den nach Berlin gerichteten Transporten, während die Eisenbahnen an den festgesetzten Tarif gebunden sind.

Von allen landwirtschaftlichen Gütern steht Brotgetreide mit Mehl und anderen Mühlenfabrikaten am höchsten in der Einfuhr der 2 Millionen-Stadt. Wenn unter Berücksichtigung des relativ hohen Fleischkonsums der Berliner Bevölkerung ein Bedarf von 120 kg Brotgetreide bezw. vermahlenes Produkt, das der Einfachheit halber hier dem Rohgetreide gleichgestellt werden soll, pro Kopf angenommen werden darf, so erfordert dies einen Einfuhrüberschuß von rund 240 000 t. Das steht auch ziemlich im Einklang mit den thatsächlichen Verhältnissen der betrachteten Jahrgänge. Denn es wurden

durchschnittlich 1896/99	eingeführt		ausgeführt		mehr eingeführt	
	Brotgetreide	Mehl u. s. w.	Brotgetreide	Mehl u. s. w.	Brotgetreide	Mehl u. s. w.
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) auf den Eisenbahnen						
im Provinzialverkehr .	43 000	31 000	3 000	32 000	40 000	— 1 000
im Fernverkehr . . .	12 000	35 000	2 000	11 000	10 000	24 000
b) zu Schiff						
auf der Oberspree . .	12 000	37 000	9 000	6 000	3 000	31 000
auf der Unterspree . .	112 000	67 000	12 000	39 000	100 000	28 000
Es blieben demnach zum Verbrauch	—	—	—	—	235 000	

Die Einfuhr auf dem Wasserwege überwiegt also beträchtlich, namentlich auf der Unterspree; das ist die Zufuhrstraße von den Seehäfen, Hamburg und Stettin, sowie der Provinz Posen. Das per Bahn zugeführte Brotgetreide kommt zum größten Teil aus der Provinz Brandenburg, Mühlen-

Digitized by Google

fabrikate auch in großen Massen aus dem weiteren Inlande. Für den Transport ausländischen Produktes nach Berlin werden die Eisenbahnen nicht in irgend nennenswertem Umfange benutzt. Die Wasserstraßen dagegen dienen in hervorragender Weise der ausländischen Einfuhr. Der weitaus größere Teil des über die nördlichen und westlichen Grenzen der Mark zu Schiff eingeführten Brotgetreides von rund 190 000 t ist ausländischen Ursprungs. Davon gelangen jedoch nur 120 000 t nach Berlin, ein Teil bleibt in den Provinzstädten, kommt vielleicht auch vermahlen von dort nach Berlin, ein anderer Teil von etwa 30—40 000 t, namentlich Roggen aus der Provinz Posen, geht durch den Plauer Kanal nach der Elbe.

Auf der Oberspree ist die Beförderung von Brotgetreide unbedeutend, dagegen treffen auf diesem Wege größere Sendungen von Mühlenfabrikaten und Gerste aus Schlesien ein.

Während bei Brotgetreide die Zufuhr, abgesehen vom Provinzialverkehr, geradezu von den Wasserstraßen beherrscht wird, werden zur Anlieferung von Gerste und Hafer auch auf weite Entfernungen die Dienste der Eisenbahnen in größerem Umfange in Anspruch genommen. Die Konkurrenz des Auslandes macht sich hier nicht in so erdrückender Weise geltend, daß die einheimischen Produkte vom Berliner Markte ausgeschlossen würden.

Im Gegensatz zu Getreide erfolgt die Zufuhr der „anderen landwirtschaftlichen Produkte" nach Berlin überwiegend per Bahn.

Bei dem Kartoffeltransport versagen die Wasserstraßen vollständig, denn allein aus dem entfernteren Inlande wird zehnmal soviel per Bahn nach Berlin geschickt, als zu Wasser ankommt. Noch weit größere Mengen bringen die Eisenbahnen aus der Provinz Brandenburg herbei.

Umgekehrt erfolgt die Beförderung von Obst und Gemüse gerade im lokalen Verkehr vorzugsweise zu Wasser. Die reichen Obstbaukolonien der Provinz Brandenburg schicken in großen Kahnladungen und sogar ganzen Dampferschleppzügen ihre Produkte nach der Reichshauptstadt.

Wie schon von den Mühlenfabrikaten bemerkt, steht auch bei den anderen landwirtschaftlichen Fabrikaten der Transport zu Wasser im Vordergrunde. Bei Branntwein zeigt sich dies allerdings nur in geringerem Umfange, denn die Zufuhr erfolgt, der dezentralisierten Herstellungsweise entsprechend, hauptsächlich per Bahn. Für die Ausfuhr dagegen ist Berlin als Sammelpunkt ein Zentrum des Angebotes und versendet nach Orten zentralisierten Bedarfes, wie es beispielsweise der Ausfuhrhafen Hamburg ist, große Quantitäten auf dem billigeren Wasserwege.

Für Zucker ꝛc. ist Berlin nur in geringem Maße eine Umschlagsstelle. Die Einfuhr erfolgt zu zwei Dritteln auf dem Wasserwege, die relativ un-

Digitized by Google

bedeutende Ausfuhr dagegen fast ausschließlich. Namentlich bei Zucker ist aber auf den märkischen Wasserstraßen eine bedeutende Durchfuhr über Berlin zu konstatieren.

Das gleiche gilt von den fetten Ölen und Fetten, nur daß hier die Transportrichtung die umgekehrte ist. Das Eindringen amerikanischen Schmalzes und ausländischer Butterfurrogate ist für die deutsche Landwirtschaft gewiß keine erfreuliche Erscheinung; auch hier wird die Konkurrenz dieser minderwertigen und vielfach zu Verfälschungen benutzten Ware mit den einheimischen Fabrikaten durch die Wasserstraßen gefördert.

Es erübrigt noch, auf den Berliner Verkehr der drei in unserer Tabelle den landwirtschaftlichen Artikeln angegliederten Massengüter einen Blick zu werfen. Hinsichtlich des Petroleums zeigt sich dasselbe Bild wie bei den eben erwähnten fetten Ölen und Fetten, fast sogar in den Transportmengen übereinstimmend. Hier, wo es sich um ein notwendiges ausländisches Produkt handelt, das durch einheimische Erzeugnisse bisher nicht ausreichend ersetzt werden konnte, hat die durch die Wasserstraßen erweiterte Einfuhr keine Schädigungen für die deutsche Volkswirtschaft, aber der Nutzen der billigen Wasserfracht ist ziemlich illusorisch, insofern als die Preise hierbei doch durch andere Einflüsse bestimmt werden, als von der Differenz zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht.

Die Zufuhr von Kohlen etc. nach Berlin auf dem Wasserwege ist nicht so groß, als man vielleicht anzunehmen geneigt wäre, denn sie beträgt noch nicht ganz 30 %, und wenn wir von der per Bahn erfolgenden Einfuhr den Provinzialverkehr ganz beiseite lassen, so ist das Verhältnis der per Kahn zugeführten Kohlen zu den per Eisenbahn im Fernverkehr anlangenden Massen immer erst wie 2 zu 3. Berlin wird von den verschiedensten Kohlenproduktionsgebieten beschickt; schlesische, rheinische und englische Steinkohlen werden hierher gebracht, außerdem gelangen Braunkohlen aus der Lausitz, der Provinz Sachsen, Böhmen und vor allem aus den märkischen Gruben in großen Massen nach Berlin, wo sie namentlich als Briketts das vielbeliebte Feuerungsmaterial für den häuslichen Bedarf abgeben.

Die Hauptmasse der in Berlin verbrauchten Steinkohlen stammt aus Schlesien, denn es werden allein per Bahn über 900 000 t schlesischer Kohlen alljährlich nach dem Verkehrsbezirk Berlin gesendet; die Zufuhr auf dem Wasserwege aus Schlesien bleibt dahinter weit zurück, da von der Oder zwar noch über 800 000 t nach der Spree abgeleitet werden, aber nur die Hälfte davon die Berliner Notierungsstellen erreicht. Die Zahlen der Tabelle weisen darauf hin, daß von einer Bevorzugung des Wasserweges für die Kohlentransporte durchaus nicht gesprochen werden kann. Diejenigen großen

Digitized by Google

industriellen Etablissements, denen, selbst am Wasser gelegen, die Heranschaffung ihres Kohlenbedarfs vom Kahn her bequemer ist als die Abholung von den Güterbahnhöfen, werden im Bezug zu Wasser einen Vorteil erblicken; ebenso wird die Zufuhr aus den Seehäfen fast ausnahmslos den billigeren Wasserweg benutzen. Wenn wir aber sehen, daß die Zufuhr aus Schlesien und auch aus Böhmen in so hohem Maße per Bahn erfolgt, so erhellt daraus, daß entweder die Ersparnisse beim Transport zu Wasser nicht hinreichen, um die aus der notwendigen Umladung sich ergebenden praktischen Nachteile aufzuwiegen, oder daß die Wasserstraßen den an sie gestellten Anforderungen, z. B. infolge der Wintersperre, nicht zu entsprechen vermögen.

Die Zufuhr von Holz nach Berlin geschieht etwa zu gleichen Teilen auf Wasserstraßen und Eisenbahnen; allerdings bringen die letzteren nur gegen 200 000 t aus den entfernteren Gebieten und den Rest von 120 000 t aus der Provinz Brandenburg, während die Einfuhr zu Wasser größtenteils von weit her kommt. Die Eisenbahnen dienen fast ausschließlich dem inländischen Verkehr; von der Einfuhr zu Wasser dürfte dagegen, abgesehen von den verhältnismäßig geringen Mengen, die auf der Oberspree ankommen, der weitaus größte Teil ausländischen Ursprungs sein, welcher von den großen Transporten herrührt, die von der Weichsel durch Netze und Warthe über den Finow-Kanal nach dem Westen geführt werden. Auch hier zeigt sich also, wie bei fast allen von uns betrachteten Güterpositionen, daß die Wasserstraßen Berlins hauptsächlich für den Güterverkehr mit dem Auslande bevorzugt werden, während im inländischen Verkehr die Leistungen der Wasserstraßen bei weitem hinter denen der Eisenbahnen zurückstehen.

Elbhäfen (Anlage 9).

Zur Ergänzung der vorstehenden Ermittelungen über die Transportverhältnisse auf Wasserstraßen und Eisenbahnen im östlichen Deutschland sei noch ein kurzer Blick auf den binnenländischen Verkehr des Thores an der Elbmündung gerichtet, welches in hervorragender Weise den Verkehr Norddeutschlands mit dem überseeischen Auslande vermittelt. In der diesbezüglichen Tabelle ist einerseits die Güterbewegung der Eisenbahnen im Verkehr des Verkehrsbezirks Elbhäfen mit den Nachbargebieten und dem übrigen Inlande und dem Auslande bemerkt, während andrerseits für die Wasserstraßen die Notierungen des Durchgangsverkehrs bei Hamburg-Entenwärder und des Harburger Hafenverkehrs nach und von der Oberelbe benutzt wurden.

Wir sehen daraus die große Bedeutung der Elbwasserstraße namentlich für die ausländische Einfuhr, denn es werden durchschnittlich fast 3 Millionen

Digitized by Google

Tonnen elbaufwärts verschifft, während nur der dritte Teil davon auf den Eisenbahnen im Fernverkehr versendet wird. In der Zufuhr nach Hamburg steht der Ferntransport der Eisenbahnen dem Güterverkehr auf der Elbe weit näher. Es ist bemerkenswert, wie auf jedem der beiden Verkehrswege in der Zufuhr nach den Häfen je ein Artikel mit seinen gewaltigen Massen dominiert; auf den Wasserstraßen ist es der relativ hochwertige Zucker, auf den Eisenbahnen die geringwertige Kohle.

Obwohl Hamburg als Großstadt landwirtschaftliche Produkte in erheblichem Umfange verbraucht und nicht erzeugt, so wird dadurch nicht die Verkehrsrichtung dieser Güter bedingt. Diese hängt vielmehr von dem Angebot und der Nachfrage des überseeischen Auslandes ab, welche sich in dem bedeutendsten Seehafen des Deutschen Reiches konzentrieren.

Für den Verkehr von Düngemitteln kommen die Elbhäfen nicht nur als Einfuhr-, sondern auch als Ausfuhrhäfen in Betracht. Nach Schlesien wurden die aus Mitteldeutschland stammenden Kalisalze überwiegend auf den Eisenbahnen versandt; nach den Elbhäfen, welche dem Produktionsort erheblich näher liegen, erfolgt die Zufuhr dieser Düngemittel fast nur und zwar in großen Massen auf der Elbe. Hier ist eben wie für alle Massengüter der überseeischen Ausfuhr der Bedarf zentralisiert, der Verbrauch in Deutschland dagegen erfolgt in relativ kleinen Quantitäten über das ganze Land zerstreut. Daher rührt es, daß im Versand Hamburgs die Eisenbahnen nicht nur den benachbarten Gebieten, sondern auch nach dem entfernteren Inlande große Mengen von Düngemitteln befördern. Für die Ausfuhr nach den hochintensiv bewirtschafteten Gebieten an der mittleren Elbe wird natürlich die billigere Wasserstraße vorgezogen. Von den elbaufwärts gesandten Düngemitteln zweigt nur ein kleiner Teil nach der Havel ab, von dem verbleibenden Rest wird etwa die Hälfte allein in Magdeburg abgeladen.

Daß die Wasserstraßen die günstigsten Bedingungen für die Einfuhr ausländischen Getreides darbieten, ist schon mehrfach erwähnt; nächst dem Rhein ist die Elbmündung das Haupteinfallsthor. Die Gesamtmenge der verschiedenen Getreidearten, Hülsenfrüchte und Sämereien, die auf der Elbe zu Berg ins Land gehen, beträgt durchschnittlich über eine Million Tonnen, mehr als ein Drittel des gesamten elbaufwärts gerichteten Güterverkehrs. Die Benutzung der Eisenbahnen für den Ferntransport von Getreide ist demgegenüber verschwindend, nur der Versand des auch von der deutschen Landwirtschaft bezogenen ausländischen Futtergetreides (Mais) erreicht einen größeren Umfang. Die Ausfuhr deutschen Getreides auf der Elbe hat fast ganz aufgehört, die größeren Posten von Gerste, die auch jetzt noch zum Export nach England zu Thal herabkommen, stammen wohl zumeist aus

Digitized by Google

Böhmen. Die Elbe dient also fast nur der Einfuhr ausländischen Getreides, welches dem einheimischen Getreide an allen großen Konsumplätzen an der Elbe und ihren Verzweigungen, namentlich in Berlin und im Königreich Sachsen konkurrierend entgegentritt.

Die „anderen landwirtschaftlichen Produkte" spielen neben Getreide im Verkehr der Elbhäfen nur eine geringfügige Rolle.

Eine erhebliche überseeische Einfuhr ist nur bei Flachs und Wolle zu konstatieren, deren weiterer Transport nach dem Inland überwiegend auf der Elbe erfolgt. Hervorzuheben ist auch der Kartoffelverkehr. Die Zufuhr auf den Wasserstraßen sowohl wie auf den Eisenbahnen im Fernverkehr zeigt in den beobachteten Jahren so starke Veränderungen, daß diese nur durch gleichzeitige Schwankungen im überseeischen Transport zu erklären sind. Thatsächlich hat sich derselbe in gleichen Verhältnissen gehalten, denn die gesamte deutsche Ausfuhr betrug

1896: 54177 t
1897: 76242 t
1898: 208852 t
1899: 172366 t

Davon gingen allein nach Großbritannien

1896: 1441 t
1897: 15911 t
1898: 102393 t
1899: 36127 t

Es handelt sich also bei der Zufuhr von Kartoffeln nach Hamburg um einen erheblichen überseeischen Export dieses sehr geringwertigen, deutschen landwirtschaftlichen Produktes, trotzdem ist die Benutzung des Wasserweges nur unbedeutend, während die Eisenbahnen selbst aus weiter Ferne große Quantitäten nach den Elbhäfen bringen.

Wie ganz anders gestaltet sich die Zufuhr der zum Export gelangenden landwirtschaftlichen Fabrikate, Branntwein und Zucker. Sie benutzen im weitesten Umfange die Elbe als Transportweg.

Namentlich gilt dies von Zucker, der in der Thalfahrt fast die Hälfte aller Gütertransporte bildet; allerdings ist der auf der Elbe nach Hamburg gelangende Zucker nicht ausschließlich deutschen, sondern auch österreichischen Ursprungs, da etwa eine viertel Million Tonnen bei Schandau in das deutsche Reichsgebiet eindringt und die Elbe als Durchfuhrstraße benutzt. Nach Abzug dieses österreichischen Anteils bildet der per Kahn nach den Elbhäfen gelangende Zucker immer noch rund 70 % der gesamten deutschen Zuckerausfuhr.

Digitized by Google

Die Mengen des nach Hamburg beförderten Branntweins sind demgegenüber natürlich nicht bedeutend, allein eine Bevorzugung der Wasserstraße ist auch hier nicht zu verkennen.

Die fetten Öle und Fette sahen wir an den Notierungsstellen der Oder und Elbe stets in beträchtlichen Massen auf dem Wasserwege ins Land eindringen. Die Einfuhr erfolgt größtenteils über die Elbhäfen und bevorzugt im Verkehr nach den großen Verbrauchszentren, Berlin, Breslau, Magdeburg, den billigeren Wasserweg vor dem Eisenbahntransport.

Ganz ähnlich sind die Verhältnisse des Petroleumverkehrs. Der Versand per Bahn ist auffallend gering gegenüber denjenigen Mengen, welche per Flußkahn ins Binnenland gehen.

Den Kohlenverkehr haben wir am Eingang dieses Abschnittes bereits gestreift. Eine Überlegenheit der Eisenbahnen über die Wasserstraßen in der Bewältigung dieses Massenverkehrs wird man zwar daraus nicht ableiten können, denn von einer Konkurrenz zwischen den beiden Verkehrsmitteln kann mangels einer geeigneten Wasserverbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen Kohlenrevier und den Elbhäfen nicht die Rede sein. Wohl aber zeigen die Zahlen einseitig die große Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen für die Zufuhr deutscher Kohle nach dem ersten unserer Seehäfen. Die Eröffnung des Dortmund-Emskanals hat bisher noch keine Entlastung der Eisenbahnen von dem zu sehr niedrigen Sätzen erfolgenden Transport zur Folge gehabt, und auch die Ausführung einer künstlichen Wasserverbindung der Elbe mit dem rheinisch-westfälischen Kohlenbezirk in der geplanten Linienführung über Hannover dürfte kaum geeignet sein, die Kohlenzufuhr nach den Elbhäfen dem Wasserwege zuzuweisen.

Der Holzverkehr der Elbhäfen zeigt ähnliche Verhältnisse wie derjenige Berlins. Ist auch die Benutzung der Elbe für die Zufuhr wie für die Abfuhr vorherrschend, so werden doch auch große Mengen auf den Eisenbahnen transportiert. Das auf den Wasserstraßen zu Thal gehende Holz stammt meist aus den waldreichen Gebieten im Oberlauf der Ströme, bei der Elbe, wie bei der Weichsel und Memel aus dem Auslande; die einheimischen Produktionsgebiete werden infolge der Weitmaschigkeit des Wasserstraßennetzes nicht ausreichend erschlossen und sind daher größtenteils auf die Benutzung der Eisenbahnen angewiesen.

Überblickt man die Zahlen des Gesamtverkehrs der Elbhäfen, so sieht man, welche bedeutende Stellung der Wasserstraße darin zukommt. Nie hätte sich Hamburg zu seiner Bedeutung aufschwingen können ohne die weit ins Land sich erstreckende Wasserstraße der Elbe. Die Lage an dem länderverbindenden Ozean allein genügt nicht, um einen Welthandelsplatz zu schaffen,

Digitized by Google

wenn dieſer nicht gleichzeitig durch eine organiſche Verbindung mit dem Hinterlande zum bevorzugten Thore desſelben gemacht wird. Wie die Flußmündung der Ort iſt, nach dem alle Waſſerteilchen aus dem fächerförmig ſich erweiternden Niederſchlagsgebiet zuſammenſtrömen, ſo iſt der Seehafen an der Mündung eines ſchiffbaren Stromes dazu auserſehen, mit Hilfe der ins Innere führenden Waſſerſtraße und ihren Verzweigungen die Verkehrsbeziehungen eines weiten Hinterlandes zu überſeeiſchen Küſten zu vermitteln. Ein ſolcher Seehafen wird zum Verkehrszentrum erſten Ranges, und je mehr andere große Plätze des Binnenlandes durch die leiſtungsfähige Waſſerſtraße mit ihm in Verbindung ſtehen, deſto mehr wird der Binnenſchiffahrtsverkehr den ſeitlich gerichteten Landverkehr der Eiſenbahnen überragen.

Digitized by Google

Viertes Kapitel.

Wenn die Vorzüge der Wasserstraßen für den Transport geringwertiger Massengüter hervorgehoben werden, wird häufig darauf hingewiesen, daß auch die Landwirtschaft durch den Bezug von Düngemitteln auf dem Wasserwege große Ersparnisse an Frachtkosten machen könne, und daß durch den Ausbau der deutschen Wasserstraßen der billige Wassertransport diesen wichtigen landwirtschaftlichen Bedarfsartikel immer weiteren Kreisen und in steigendem Maße zugänglich machen würde. Nach den vorliegenden Feststellungen erscheint die Beteiligung der Wasserstraßen an dem Transport von Düngemitteln jedoch als äußerst geringfügig. Von den in Deutschland gewonnenen mineralischen Düngemitteln kommen besonders die Kalisalze Mitteldeutschlands, die Thomasschlacke der rheinischen Hüttenwerke und die künstlich hergestellten ammoniakalischen und phosphorsäurehaltigen Verbindungen in Betracht; vom Ausland über die Seehäfen wird Chilisalpeter und Guano eingeführt. Man kann also in den meisten Fällen von einem zentralisierten Angebot sprechen, während der endgültige Verbrauch der Natur der Sache nach aufs äußerste dezentralisiert ist. Da der einzelne Landwirt kaum in der Lage ist, die künstlichen Düngemittel in ganzen, wenn auch kleinen Schiffsladungen abzunehmen, so wird er sie meist vom nächst gelegenen größeren Handelsplatz per Bahn beziehen; eine einmalige Anschlußbahnfracht wird also selbst bei den von den Seehäfen kommenden Düngemitteln die Regel sein. Bei den im Inlande gewonnenen Düngemitteln, deren Produktionsort meist nicht an der Wasserstraße liegt, erheischt der Transport zu Wasser dagegen einen zweimaligen Umschlag. Die Transportkosten werden dadurch soweit erhöht, daß die teilweise Benutzung des Wasserweges selbst bei größeren Entfernungen gegenüber der für Düngemittel besonders wohlfeilen Beförderung per Bahn nicht mehr vorteilhaft ist. Daher findet der Transport von Düngemitteln in Ost- und Westpreußen in der Einfuhr von den weit entlegenen inländischen Produktionsstätten, aber auch von den Seehäfen her, ebenso wie in der Provinz Posen, fast ausschließlich durch die Eisenbahnen

Digitized by Google

statt. Nach Schlesien, Brandenburg und den an der mittleren und oberen Elbe gelegenen Landesteilen erfolgt die Einfuhr überseeischer Düngemittel auf den Strömen, welche von den Seehäfen aus ins Land führen; der Verkehr der inländischen Düngemittel ist aber hier, wie in den anderen Bezirken des östlichen Deutschlands mit ganz unbedeutenden Ausnahmen auf die Eisenbahnen beschränkt. Eine Erklärung findet sich in den Tarifverhältnissen, welche darthun, daß der Versand zu Wasser nur ausnahmsweise eine Frachtersparnis bedeutet. Namentlich die rohen Kalisalze, sogenannte Staßfurter Abraumsalze, werden von den Eisenbahnen zu einem besonders niedrigen Ausnahmestaffeltarif befördert, welcher bei größeren Entfernungen noch unter den sogenannten Rohstofftarif[1] herunter geht.

Es wäre bei einer Nebeneinanderstellung der Eisenbahn- und Wasserfrachten für verschiedene Verkehrsrelationen leicht zu übersehen, in welchen Fällen die Benutzung dieses oder jenes Verkehrsmittels vorteilhaft wäre. Leider ist es bei dem Fehlen eines bestimmten Tarifes aber nicht möglich, die Kosten des Wassertransportes mit einiger Sicherheit für mehrere Strecken zu bestimmen. Die Wasserfracht wird zumeist von Fall zu Fall verabredet und ist ganz von den Konjunkturen des Schiffahrtsbetriebes abhängig. Veränderungen des Wasserstandes, Veränderungen im Angebot von Kahnraum oder Ladung rufen von Monat zu Monat und von Jahr zu Jahr große Schwankungen der Schiffsfrachten hervor, sodaß mit Durchschnittszahlen selten das Rechte getroffen wird.

Aus diesem Grunde hat eine theoretische Berechnung der Wasserfrachten unter der Annahme, daß dieselben durch die freie Konkurrenz im Schiffahrtsbetriebe auf ein Minimum herabgedrückt werden, gewiß sehr viel für sich, und die Sympherschen Angaben[2] sind als wertvoller Wegweiser zu begrüßen. Zerlegt man die Kosten des Wassertransportes in feste und veränderliche Kosten, wobei die ersteren die einmaligen, sogenannten Liegekosten, die Hafen- und Versicherungsgebühren, zusammen für die östlichen Wasserstraßen etwa 1,75 Mk. umfassen, während die letzteren durch Multiplikation der Entfernung in Tarifkilometern mit einem angenommenen Streckensatz erhalten werden, so ist die Berechnung der Wasserfracht analog derjenigen der Eisenbahnfracht,

[1] Während nach dem Rohstofftarif bei einer Entfernung bis zu 350 km 2,2 Pf. pro tkm, bei größeren Entfernungen Anstoß von 1,4 Pf. pro tkm in Ansatz kommen, ermäßigt der erwähnte Ausnahmetarif diese Sätze von 201 bis 350 km auf 1,8 Pf., über 350 km auf 1 Pf. pro tkm; die Abfertigungsgebühr beträgt bei beiden Tarifen 70 Pf. pro t.

[2] Sympher, Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals. Berlin 1899.

Digitized by Google

die sich ebenfalls aus den festen Kosten der Abfertigungsgebühr und den nach der Entfernung sich richtenden veränderlichen Kosten zusammensetzt.

Die Frachtkosten sind also lineare Funktionen der Entfernung und lassen sich, wie es in der beigefügten graphischen Darstellung (Anlage 10) geschehen ist, als Ordinaten der den verschiedenen Tarifen entsprechenden geraden Linien wiedergeben. Bei der Kombination der Eisenbahn- und Wasserfrachten in einem Bild mußte aber berücksichtigt werden, daß die Entfernung zwischen zwei Orten auf dem Schienenwege weit geringer ist, als auf dem Wasserwege. Obwohl dieser Unterschied bei 100 Verkehrsrelationen im östlichen Deutschland durchschnittlich 33 % ausmachte, ist in der graphischen Darstellung die für den Wasserweg günstigere Annahme zu Grunde gelegt worden, daß die Entfernung per Bahn 75 % des Wasserweges beträgt.

Wie weit die natürlich nur in ganz summarischer Weise dargestellte Wasserfracht von den thatsächlich gezahlten Frachtkosten abweicht, mag dahingestellt bleiben; der durch die statistischen Feststellungen ermittelte äußerst geringfügige Verkehr von Düngemitteln bestätigt aber die hier wiedergegebene Thatsache, daß die Kosten einer oder gar zweier Umladungen bei einer Benutzung des Wasserweges gegenüber dem billigen Rohstoff- oder Ausnahmetarif für Düngemittel nicht ertragen werden. In der Verkehrsrelation Staßfurt-Hamburg liegen die Verhältnisse für die Schiffsfracht günstiger, als hier ganz im allgemeinen dargestellt wurde, da auf der Elbfahrt zu Thal der Streckensatz bei Massenladungen wohl etwas niedriger angenommen werden kann, ferner aber auch der Unterschied zwischen Wasser- und Schienenweg in diesem Falle erheblich weniger als 25 % beträgt. Es erklärt sich daraus, daß für die umfangreiche Ausfuhr deutscher Kalisalze über Hamburg vorzugsweise der Wasserweg gewählt wird. Im inländischen Verkehr wird aber auch auf weite Strecken die Eisenbahn im Düngemitteltransport dem Wasserweg überlegen sein, namentlich im östlichen Deutschland, wo die schlechten Schiffahrtsverhältnisse nur kleine Fahrzeuge und selbst diese häufig nur mit teilweiser Beladung zulassen.

Im Mittelpunkte der landwirtschaftlichen Produktion unseres Vaterlandes und namentlich der östlichen Landesteile steht der Körnerbau; der Absatz und damit die Preisgestaltung des Getreides wird daher das Wohl und Wehe der Landwirtschaft vorwiegend beeinflussen.

Wie wir sahen, erzeugen die betrachteten Gebiete mit Ausnahme von Schlesien noch heute reiche Überschüsse an Brotgetreide, welche den dichtbevölkerten Konsumplätzen zugeführt werden.

Für den lokalen Verkehr, den Absatz nach den naheliegenden Städten und Sammelplätzen, kann die Benutzung der Wasserstraßen heutzutage kaum

Digitized by Google

mehr in Frage kommen, einmal, weil die dabei etwa zu erzielende Ersparnis an Frachtkosten zu gering ist, um die Vorzüge des Eisenbahntransportes aufzuwiegen, dann aber, weil die kleineren Wasserfahrzeuge, die allein einen solchen Verkehr aufnehmen könnten, durch die überlegenen Verkehrsmittel, Eisenbahn- und Großschiffahrt, mehr und mehr verdrängt worden sind. Im Fernverkehr dagegen, wo es sich um Massentransporte von Getreidesammelplätzen nach den großen Verbrauchszentren handelt, bietet der Wassertransport, sofern nur eine hinlänglich leistungsfähige Wasserstraße zur Verfügung steht, in Bezug auf Billigkeit bei den heutigen Eisenbahntarifen dem Verfrachter solche Vorteile dar, daß er nur in besonderen Fällen, in welchen die Wasserstraßen versagen (z. B. bei geschlossener Schiffahrt im Winter, ungenügender Fahrwassertiefe, Kanalreparaturen 2c.) von ihrer Benutzung Abstand nehmen wird.

Es soll nicht bestritten werden, daß auch in den relativ sehr kleinen deutschen Verhältnissen die Theorie Recht behalten kann, wonach die Benutzung des billigeren Wasserweges die Absatzfähigkeit erweitert, und dadurch eine steigernde Wirkung auf die Höhe der Getreidepreise am Produktions- bezw. Sammelort erzielt wird, es kann aber umgekehrt auch nicht ausbleiben, daß die durch den Wassertransport ermöglichte Verstärkung der Zufuhr am Verbrauchsort das Angebot erhöht und die Preise herabdrückt. Da nun aber besonders auf den Wasserstraßen eine starke Einfuhr ausländischen Getreides nach den inländischen Hauptkonsumplätzen stattfindet, so hat der Getreidetransport auf den deutschen Wasserstraßen für die heimische Landwirtschaft ein positives und negatives Moment; so wünschenswert die billige Verfrachtung der eigenen Erzeugnisse zu Wasser ist, so unheilvoll ist die durch den Transport auf den Binnenwasserstraßen gesteigerte Konkurrenzfähigkeit des ausländischen Getreides.

Bei der starken Zufuhr russischen Getreides nach den ost- und westpreußischen Häfen zur Ausfuhr über See haben die Wasserstraßen nur einen geringen Anteil; unter dem Einflusse der äußerst niedrigen Eisenbahnausnahmetarife kann der Schiffstransport, der auf den östlichen Wasserstraßen infolge geringer Fahrwassertiefe und langer Wintersperre überhaupt große Schwierigkeiten zu überwinden hat, nicht mit dem Bahnversand konkurrieren. Bei den großen Strecken (durchschnittlich 1500 km im Jahre 1895 über Wirballen nach Königsberg), welche das zur Ausfuhr nach den Seehäfen bestimmte russische Getreide durchläuft, kommt der einheitliche Streckensatz pro tkm noch niedriger zu stehen als nach unserem niedrigsten regulären (Spezialtarif III)[1], nämlich nur wenig über 2 Pf.[2] Für die Beförderung

Anm. 1 und 2 siehe S. 197.

Digitized by Google

einer Wagenladung von 10 t Getreide oder Mehl auf der 146 km langen preußischen Strecke Eydtkuhnen-Königsberg entfallen nach den Vertragsbestimmungen an Fracht 36,24 Mk., dazu ein Anteil an den Nebengebühren von 7,02 Mk., zusammen also 43,26 Mk. Wenn man die übliche Abfertigungsgebühr von 12 Mk. abzieht, erhält man den Streckensatz von $3126 : (146 . 10) = 2{,}14$ Pf. pro tkm, wofür das zur Ausfuhr nach den deutschen Seehäfen bestimmte russische Getreide von den preußischen Bahnen gefahren wird, während im inneren deutschen Verkehr nach dem regulären Tarif (Spezialtarif I) mehr als das Doppelte berechnet wird.

Für Ost- und Westpreußen kommt allerdings dieser reguläre Tarif sowohl im Fernverkehr wie nach den Seehäfen kaum in Betracht; außer dem Ostbahnstaffeltarif, welcher im Inlandsverkehr bis nach Berlin in Anwendung kommt, gilt seit 1894 ein Ausnahme-Ausfuhrtarif für Entfernungen über 100 km, nach welchem die durchschnittlichen Streckensätze bei Entfernungen von 150 km — 3,48 Pf., 200 km — 2,96 Pf., 300 km — 2,45 Pf., 400 km — 2,2 Pf. betragen würden. Ferner gilt seit dem 13. Dezember 1897 zur Erleichterung des Wettbewerbes des inländischen Getreides mit dem russischen in den Ostseehafenstädten ein Ausnahmestaffeltarif von den ost- und westpreußischen und einigen posenschen Stationen nach Danzig, Königsberg und Memel, der einen Streckensatz von 2,6 Pf. pro tkm bei Entfernungen unter 100 km, bis zu 2,3 Pf. pro tkm bei einer Entfernung von 400 km ergiebt.

Die Wasserfracht beträgt demgegenüber auf den ost- und westpreußischen Wasserstraßen nach dem Führer auf den deutschen Schiffahrtsstraßen (1893) 1,7 bis 2,8 Pf. pro tkm, nach den Sympherschen Angaben 3—2 Pf. pro tkm bei Entfernungen von 100—300 km. Da eine wesentliche Ersparnis an Frachtkosten bei der Beförderung zu Wasser unter diesen Verhältnissen nicht eintreten wird, so ist die Benutzung der Wasserstraßen für den Getreidetransport in Ost- und Westpreußen unbedeutend und eine Einwirkung des Schiffstransportes auf die Preisgestaltung so gut wie ausgeschlossen.

Wenn ein Vorwurf gegen die Benutzung deutscher Verkehrsmittel zur Beförderung der ausländischen Konkurrenz erhoben wird, so richtet er sich

---

[1] Spezialtarif III: Streckensatz bis zu 200 km 2,6 Pf., darüber Anstoß von 2,2 Pf. pro tkm, mit einer Abfertigungsgebühr von

60 Pf. pro Tonne bei einer Entfernung bis zu 50 km
90 „ „ „ „ „ „ von 51 bis 100 km
120 „ „ „ „ „ „ „ mehr als 100 km.

[2] Vgl. Böhme, Über die Tarifierung land- und forstwirtschaftlicher Produkte auf Eisenbahnen und Wasserstraßen im Deutschen Reich. Königsberg 1898.

Digitized by Google

nicht gegen die ost- und westpreußischen Wasserstraßen, sondern gegen die Eisenbahntarifpolitik, durch welche im Interesse des Königsberger und Danziger Getreidegroßhandels eine Massenzufuhr russischen Getreides nach den deutschen Ostseehäfen geleitet wird. Da indessen trotz des niedrigen Tarifes die Eisenbahnen offenbar dabei ein gutes Geschäft machen, denn die in Ost- und Westpreußen noch vorhandenen Privatbahnen, die einen großen Teil der russischen Getreidedurchfuhr übernehmen, würden sich kaum einer mit Verlusten verknüpften Herabsetzung der Tarife anschließen, so wird man im allgemeinen Interesse der deutschen Volkswirtschaft die Ableitung eines Teiles der russischen Getreideausfuhr über deutsche Häfen nicht beanstanden können, und auch die Landwirtschaft wird sich dem weiteren Gesichtspunkt um so eher unterordnen müssen, als ihr gerade in Ost- und Westpreußen durch die bewilligten Ausnahmetarife ein weitgehendes Entgegenkommen seitens der Eisenbahnen erwiesen wurde.

Während die Verkehrsmittel der östlichsten Provinzen besonders der Getreidedurchfuhr dienen, befördern sie in der Provinz Posen die Ausfuhr der Getreideüberschüsse nach den Gegenden, welche eine Zufuhr für die Ernährung ihrer Bevölkerung nötig haben. Noch vor Jahrzehnten wandte sich ein großer Teil der Getreideausfuhr der Provinz Posen nach den Seehäfen, besonders nach Stettin, heutzutage liegen die Absatzgebiete mit geringen Ausnahmen im Innern Deutschlands. Demgemäß kommen für die Verfrachtung im Eisenbahnverkehr im allgemeinen die regulären Tarife zur Anwendung, der Spezialtarif I und für die Strecken des Bromberger Eisenbahndirektions-Bezirkes bis Berlin der sogenannte Ostbahnstaffeltarif, welcher den einheitlichen Streckensatz des Spezialtarifes I von 4,5 Pf. pro tkm bei Entfernungen von 51 bis 400 km auf 3,8 Pf. und bei weiteren je 50 km um 0,1 Pf. pro tkm ermäßigt. Daraus ergeben sich sehr hohe Frachtkosten für den Transport per Bahn, die, wo irgend angängig, auf eine Benutzung des Wasserweges hinweisen. Wenn auch die schlechten Schiffahrtsverhältnisse auf den Wasserstraßen der Provinz Posen, ferner die für die Befahrung des Finowkanals erhobenen Abgaben einen höheren Streckensatz pro tkm für den Wasserweg bedingen, als in der graphischen Darstellung angenommen wurde, so werden die Kosten des Eisenbahnversands bei den erwähnten Tarifen bei einmaliger und selbst bei zweimaliger Umladung auf größere Entfernungen doch noch höher sein und namentlich von den Getreidearten, deren Preise durch die ausländische Konkurrenz beeinflußt werden, nicht ertragen werden können. Die Frachtersparnis beim Schiffstransport gegenüber dem Eisenbahnversand von Posen nach Berlin beträgt im Durchschnitt ungefähr 5 Mk. pro Tonne, sodaß hierhin, ebenso wie nach anderen an der Wasserstraße gelegenen Plätzen,

Digitized by Google

Roggen aus der Provinz Posen kaum anders als per Schiff gebracht wird. Die Schiffahrtsverhältnisse sind aber unzuverlässig; häufig herrscht Wassermangel, der die Schiffer veranlaßt, nur mit Teilladungen zu fahren oder unterwegs Ableichterungen vorzunehmen, im Winter, wo für den Landwirt die beste Zeit ist, das Getreide auszudreschen und an den Markt zu bringen, ist die Schiffahrt bisweilen monatelang geschlossen. Daher wird der Wasserweg vorzugsweise für die Verfrachtung solcher Getreidearten gewählt, die durch die Hände des Großhandels gehen, der den wechselnden Konjunkturen der Getreidepreise Rechnung tragen und die Vorräte solange lagern kann, bis auch die Schiffahrtsverhältnisse normale Wasserfrachten verbürgen.

Wenn der Posener Getreidehandel die Überschüsse auch einer weiteren Umgebung an sich zieht, und erst einmal eine Lagerung und Sortierung des Getreides in Posen erfolgt, so wird zum ferneren Versand natürlich der Wasserweg bevorzugt werden. Anders wäre es, wenn der Produzent in nähere Verbindung mit dem Konsumenten treten könnte, d. h. wenn das Getreide unter Vermeidung einer Umladung direkt dem Bestimmungsort zugeführt würde, wie es während der Geltungszeit des allgemein eingeführten Staffeltarifes für Getreide und Mehl (vom 1. Sept. 1891 bis 1. Mai 1894) häufig der Fall war. Daher erfreute sich dieser Staffeltarif in Handelskreisen keiner Beliebtheit und wurde auf vielfaches Drängen trotz seiner günstigen finanziellen Resultate zum Schaden der ostdeutschen Landwirtschaft wieder beseitigt. Auch von der Posener Handelskammer wurde dieser Staffeltarif vielfach angefeindet, weil er „den Zwischenhandel Posens schwer geschädigt habe, da er es erschwert und in vielen Fällen unmöglich macht, Getreide von auswärts nach Posen zu nehmen, um es von hier aus wieder zu verladen“ [1]; — „eine wesentliche Verschiebung in den Absatzgebieten für das in der Provinz Posen geerntete Getreide hat der fragliche Tarif zwar nicht zur Folge gehabt, dessen ungeachtet mußte er den Getreidehandel und die Müllerei unseres Bezirkes benachteiligen“ [1].

Die auf den Eigenschaften des Staffeltarifs, der sich den bei größerer Transportweite sinkenden Selbstkosten der Eisenbahnen anpaßt, beruhende Frachtermäßigung mit steigender Entfernung muß natürlich den direkten Transport vom Produzenten zum Konsumenten befördern und die Klagen der Posener Handelskammer sind verständlich, daß „diese Umstände die Unterbrechung des Verkehrs, mit anderen Worten die Lagerung der Ware, ihre Bearbeitung, Mischung, Veredlung in Posen und die Versendung von hier

[1] Vgl. Jahresberichte der Posener Handelskammer.

Digitized by Google

aus wirtschaftlich unmöglich machen und zu einer Umgehung Posens und zur Entblößung unseres Marktes von Zufuhren führen".

Wenn wir diesen Angaben Glauben schenken, daß die Frachtermäßigung des Staffeltarifes dahin führen konnte, den Eisenbahnen im direkten Versand nach denselben Absatzgebieten den Vorzug einzuräumen, so wird man wohl in der Annahme nicht fehlgehen, daß die Ersparnis beim Getreidetransport zu Wasser von Posen aus nach vorher durchlaufener Bahnanschlußstrecke auf die Preise am Produktionsort keinen hebenden Einfluß ausübt, sondern in den Spesen und dem Geschäftsgewinn des Posener Umschlages stecken bleibt. Hätte der Posener Getreidehandel nicht die Wasserstraße zur Verfügung, so würden die Zufuhren nach diesem Zwischenhandelsplatz natürlicherweise eingeschränkt werden, und das überschüssige Getreide würde im direkten Versand von den kleineren Sammelplätzen nach den Absatzgebieten per Bahn verladen werden. Wenn auch der Roggentransport nach Berlin in Bahnladungen bei dem hohen Tarife nicht möglich ist, sondern eine Konkurrenz daselbst nur unter Zuhilfenahme der Wasserstraßen noch angängig erscheint, so bleiben doch noch andere Konsumtionsgebiete, an denen auch jetzt der größere Teil der posenschen Getreideausfuhr im Fernversand per Bahn Absatz findet. Den Eisenbahnen gebührt also die wichtigere Stellung im Ausfuhrverkehr der Provinz Posen, als den Wasserstraßen. Die letzteren dienen sicherlich dem Getreidehändler, dem Verfrachter, aber es ist dadurch noch nicht erwiesen, daß ihre Benutzung für den Getreideexport dem Getreideproduzenten oder gar der Allgemeinheit der posenschen Landwirtschaft wirtschaftliche Vorteile in Gestalt von Preiserhöhungen darbietet.

Daß für die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse, so weit sie über die deutschen Seehäfen kommen, die Wasserstraßen einen Vorzug vor den Eisenbahnen genießen, zeigt sich sowohl in Posen als auch in Schlesien bei der Zufuhr der unter der Rubrik „anderes Getreide" 2c. angeführten Massen. Den Hauptposten bildet der amerikanische Mais, welcher besonders über Hamburg eingeführt wird und vorzugsweise in den großen am Wasser gelegenen Städten als Ersatz für Hafer Verwendung findet. Auch von der Landwirtschaft wird dieses Futtermittel vielfach bezogen, aber selbst die relativ wenigen landwirtschaftlichen Betriebe in unmittelbarer Nähe der Wasserstraße werden nur selten ihren Bedarf per Schiff beziehen können; beispielsweise wird von einer oberschlesischen Kreiskommission mitgeteilt, daß niemand in der Lage war, amerikanischen Mais selbst in kleinen Schiffsladungen von nur 50 t abzunehmen, obwohl derselbe um 10 Mk. pro t per Schiff billiger angeboten wurde als rumänischer Mais per Bahn.

Sofern eine Ausfuhr von einheimischen Produkten der Gruppe „anderes

Digitized by Google

Getreide 2c." aus Posen und Schlesien nach dem entfernteren Inlande in Betracht kommt, werden die Wasserstraßen nur wenig benutzt, dagegen zeigen sich große Quantitäten von Hafer und Gerste im Versand Schlesiens auf der Oder. Fast alle diese Transporte gehen von Breslau aus, welches hierfür in ähnlicher Weise der Sammelpunkt ist, wie die Stadt Posen für Roggen; das Ziel für diese Sendungen ist eines der großen an den Wasserstraßen gelegenen Konsumtionszentren, namentlich Berlin, sodaß ein anderes Transportmittel als der Oderkahn kaum in Frage kommt.

Die größten Getreidemassen auf den östlichen Wasserstraßen finden sich in der Zufuhr Berlins, aber es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß diese Massen größtenteils ausländischen Ursprunges sind. Die billige Wasserfracht von den Einfuhrhäfen Hamburg und Stettin vermindert den natürlichen Schutz der Entfernungen für das deutsche Getreide in dem Grade, daß dieses, soweit es nicht ebenfalls einen Wasserweg benutzen kann, von dem Berliner Markte, dem natürlichen Absatzort für die Getreideüberschüsse der östlichen Provinzen, geradezu verdrängt ist und unter Umgehung Berlins selbst in weiterer Entfernung Absatz suchen muß. Dies ist umso schädlicher, als die Berliner Getreidepreise, die demnach nicht durch einheimisches, sondern ausländisches Angebot bestimmt werden, auf die Getreidebörsen der Provinzstädte einen bestimmenden Einfluß ausüben.

Gegenüber den großen Massen ausländischen Getreides sehen wir nicht viel von der Hauptfrucht des deutschen Ackerbaues auf den östlichen Wasserstraßen; noch geringer ist der Anteil des deutschen Produktes an dem Getreideverkehr der Elbe. Vielmehr gestattet gerade dieser Strom, welcher mit seinen Verzweigungen eine direkte Verbindung zwischen den Hauptkonsumplätzen Ostdeutschlands mit dem ersten deutschen Einfuhrhafen herstellt, einen bequemen Eingang für die ausländische Konkurrenzware. Nachdem die Elbe unter sehr hohen Aufwendungen zu einer Wasserstraße ersten Ranges gemacht worden ist, sind die Schiffsfrachten erheblich gesunken, sodaß eine etwaige Konkurrenz der Eisenbahnen bei dem Frachtgeschäft von Hamburg nach den großen binnenländischen Getreidekonsumplätzen gar nicht in Frage kommt.

Der Verkehr deutschen Getreides auf der Elbe nach Hamburg hin, der noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts trotz der damaligen hohen Elbzölle recht bedeutend war, ist fast ganz geschwunden, und auch in der einzigen Position, welche höhere Zahlen aufweist, Gerste, ist das deutsche Produkt durch böhmische Gerste überflügelt und verdrängt worden.

Von den anderen landwirtschaftlichen Produkten ist zunächst über Flachs und Wolle zu bemerken, daß die ehemals bedeutende inländische Produktion unter der Konkurrenz des Auslandes sehr zurückgegangen ist. Wo wir daher

Digitized by Google

im Fernverkehr größere Massen antreffen, so z. B. im Transitverkehr Ost- und Westpreußens, in der Einfuhr nach Schlesien und auf der Elbe bei Hamburg, so haben wir es regelmäßig mit ausländischen Erzeugnissen zu thun. Wenn diese Einfuhr von der See her erfolgt, so geschieht der Transport überwiegend, namentlich von Hamburg nach den Hauptplätzen der sächsischen Textilindustrie, auf dem Wasserwege. Auf den übrigen Wasserstraßen des östlichen Deutschland ist der Verkehr dieser beiden Produkte nur sehr geringfügig.

Fast nur inländische Erzeugnisse sind die im Verkehr auftretenden Massen von Stroh und Heu, Rüben und Kartoffeln; zugleich sind dies wohl die geringwertigsten landwirtschaftlichen Massengüter. Auf den Wasserstraßen wurden nur kleine Mengen davon beobachtet. Auch ohne daß eine statistische Gegenüberstellung der Leistungen von Wasserstraßen und Eisenbahnen in der Bewältigung des Verkehrs von Stroh und Heu, sowie von Zuckerrüben möglich war, kann man unbedenklich der Ansicht Ausdruck geben, daß diese Produkte nur in relativ sehr beschränktem Maße den Wasserweg benutzen. Am stärksten ist noch der Verkehr von Stroh und Heu auf den mit zahlreichen kleinen Fahrzeugen befahrenen Wasserstraßen Ost- und Westpreußens; im Wasserverkehr von Posen und Schlesien befinden sich gar keine Anschreibungen dieser Produkte, und auch die Zufuhr nach Berlin per Kahn kann nur einen geringen Teil des großen Bedarfs decken. Diese Zufuhr stammt zum größten Teil aus dem Gebiet der märkischen Wasserstraßen, legt also keine großen Transportstrecken auf dem Wasserwege zurück. Es wird hier, ebenso wie in Ost- und Westpreußen, der Versand von Stroh und Heu zu Wasser im wesentlichen nur dann stattfinden, wenn am Produktionsort selbst eine direkte Verladung in den Kahn möglich ist, da eine Umladung von der Eisenbahn auf das Schiff infolge der bei der Sperrigkeit des Gutes erhöhten Kosten so gut wie ausgeschlossen ist.

Bezüglich des Verkehrs von Rüben und Schnitzeln muß erwähnt werden, daß es falsch wäre anzunehmen, daß Zuckerrüben zu Wasser nicht oder nur in verschwindend kleinen Mengen transportiert würden. Vielmehr werden Zuckerrüben, wo Gelegenheit dazu vorhanden ist, sehr gern zu Wasser nach der Fabrik gebracht; aber allerdings erfolgt ein solcher Transport nur auf kurze Entfernungen, was in dem Verhältnis der Zuckerfabrik zu den Rüben bauenden Landwirten begründet ist. Daher würde, selbst wenn an den weit voneinander liegenden Anschreibungsstellen der Wasserstraßen die Rübentransporte notiert würden, immer nur ein geringer Teil des wirklichen Verkehrs beobachtet werden.

Es ist kein zweites landwirtschaftliches Produkt so sehr für den Wasser-

Digitized by Google

transport geeignet, als gerade die Zuckerrüben, da sie im Gegensatz zu Kartoffeln nicht in der eigenen Wirtschaft verbraucht werden, sondern von der Produktionsstätte in erheblichen Massen nach der Zuckerfabrik befördert werden müssen. Dabei erfordert es der geringe Wert dieses Massenproduktes, auch die kleinsten Ersparnisse, die der Transport auf einem billigeren Verkehrsmittel bieten würde, eifrigst wahrzunehmen; eine Schiffsladung Zuckerrüben von 100 t hat etwa einen Wert von 2000 Mk. und wird erzeugt auf einer Fläche von 3 bis 5 ha, während eine gleiche Menge Getreide 15 000 Mk. kostet und unter mittleren Verhältnissen der östlichen Provinzen eine Anbaufläche von 60 bis 80 ha voraussetzt. Außerdem können und müssen Zuckerrüben in großen Massen in kurzer Zeit abgeliefert werden — man hört bekanntlich vielfach bittere Klagen der Landwirte über den Mangel an Eisenbahnwaggons für die Rübentransporte — sodaß die Beförderung per Schiff aus mehr als einem Grunde wünschenswert erscheint. Aber freilich, die Staatsbahn muß mit Laderaum zur Stelle sein, der private Schiffer oder Schiffahrtsgesellschaften können dem plötzlich auftretenden und ebenso schnell vorübergehenden Bedürfnis nach Kahnraum zur Beförderung von Zuckerrüben nicht gerecht werden. Daher kommt es, daß selbst dort, wo eine günstige Gelegenheit zur Versendung von Zuckerrüben auf dem Wasserwege vorhanden wäre, nur dann dieselbe ausgenutzt wird, wenn der Landwirt selbst oder, wie es öfter vorkommt, die Zuckerfabrik in eigenen Fahrzeugen den Transport ausführt. Allerdings kommen diese Wassertransporte kaum in Betracht neben den gewaltigen Massen, die von den Eisenbahnen, freilich meist nur auf kurze Entfernungen, befördert werden, dann aber in den vorwiegend landwirtschaftlichen Provinzen den Hauptposten im lokalen Verkehr (in der Provinz Posen rund 50 %) bilden.

Auch der Transport von Kartoffeln erfolgt vornehmlich im lokalen Verkehr und wird daher vorzugsweise von den Eisenbahnen bewältigt; doch auch im Fernverkehr traten recht umfangreiche Massen im Bahnversand auf, während die Wasserstraßen dem Kartoffeltransport gegenüber entschieden eine ablehnende Stellung einnehmen. Besonders auffallend ist die äußerst geringe Berliner Einfuhr auf dem Wasserwege. Die Kartoffeln sind ein sehr geringwertiges und überall, namentlich auch in der Provinz Brandenburg, viel erzeugtes landwirtschaftliches Massenprodukt. Der Bedarf Berlins wird daher in erster Linie durch Zufuhren aus der Mark gedeckt, daneben kommen aber auch ganz ansehnliche Massen aus Pommern, Posen und selbst aus Ost- und Westpreußen auf den Berliner Markt. Daß für diese Zufuhren, ebenso wie im sonstigen Kartoffelverkehr der östlichen Landesteile, die Wasserstraßen so wenig benutzt werden, erklärt sich in einfachster Weise aus dem

Digitized by Google

Eisenbahntarif. Gegenüber den Sätzen des Rohstofftarifes können bei landwirtschaftlichen Massengütern, die mindestens eine einmalige Anschlußbahnfracht benötigen, die östlichen Wasserstraßen nicht mit den Eisenbahnen konkurrieren. Bei größeren Entfernungen und besseren Schiffahrtsverhältnissen als im Osten wie z. B. im Transport nach Hamburg kann dagegen die Benutzung des Wasserweges eine kleine Ersparnis an Transportkosten herbeiführen, die bei der Geringwertigkeit des Gutes immerhin ins Gewicht fallen mag. Da aber nach den statistischen Angaben der Versand von Kartoffeln über die untere Havel nach der Elbe sehr unbedeutend ist, so können die in einigen Jahren mit dem vermehrten Kartoffelexport nach England ebenfalls angestiegenen Kahntransporte nach den Elbhäfen kaum aus den ostelbischen Provinzen stammen.

Eine stärkere Benutzung für die Zufuhr von Kartoffeln, sowie auch von Obst und Gemüse nach den städtischen Märkten haben die Wasserstraßen Ost- und Westpreußens aufzuweisen, wo der lokale Wasserverkehr überhaupt eine größere Lebhaftigkeit zeigt.

Ähnliche Bedeutung für den Obsttransport haben die Wasserstraßen in der Berliner Einfuhr. Die Zufuhren zu Wasser kommen nicht aus großer Entfernung, sondern größtenteils aus allernächster Nähe, namentlich von den großen Obstplantagen an der Havel unterhalb von Potsdam. Gewiß wird sich auch hier eine Ersparnis an Frachtkosten bei dem Versand zu Wasser ergeben, dieselbe ist jedoch nicht so groß, daß sie bei dem relativ hohen Werte des Transportgegenstandes für die Wahl des Wasserweges den Ausschlag giebt. Dagegen bietet die Verfrachtung großer Massen, die in unmittelbarer Nähe der Wasserstraßen und zwar stark zentralisiert erzeugt werden, eine weit größere Bequemlichkeit bei der Verladung in den Kahn als in den Eisenbahnwaggon. Da auch der Markt an der Wasserstraße gelegen ist, und die Zillen selbst, besonders während der Überwinterung, vielfach als Lagerplatz und Verkaufsstelle benutzt werden, so ist die Bevorzugung des Wasserweges vor dem Eisenbahntransport für die Beförderung des hochwertigen Obstes auch auf sehr kurze Entfernung unter derartigen Produktions- und Marktverhältnissen verständlich.

Bei dem Verkehr landwirtschaftlicher Fabrikate ist die deutsche Landwirtschaft hinsichtlich des Branntweins und des Zuckers lebhaft interessiert. Die Herstellung des namentlich in den östlichen Landesteilen in großem Umfange erzeugten Kartoffelspiritus erfolgt meist in Fabriken, die unmittelbar mit den landwirtschaftlichen Betrieben verbunden zu sein pflegen. Auch der wirtschaftliche Zusammenhang der Zuckersiedereien mit der die Rohprodukte liefernden Landwirtschaft ist ein weit innigerer, als bei den das Getreide

Digitized by Google

verarbeitenden großen Mühlenetablissements. Während die Zuckerpreise unmittelbar die Preise der Rohprodukte beeinflussen, hängen umgekehrt die Mehlpreise von den Getreidepreisen ab; die Interessen der Zuckerfabriken, ob sie nun auch rein äußerlich genossenschaftliche Vereinigungen von Landwirten sind oder nicht, sind mit denen der Rübenproduzenten identisch, während die Interessen der Mühlen als Konsumenten denen der Landwirte als Produzenten gegenüber stehen.

Bei der Beförderung des Branntweins kommen keine bedeutenden Massen in Frage, da die Gesamterzeugung im Deutschen Reiche nur 3—4 Millionen hl beträgt. Selbst die großen landwirtschaftlichen Brennereien mit einem Kontingent von 50—100 000 l sind noch lange keine Produktionszentren von irgend erheblicher Massenbedeutung. Daher bildet im binnenländischen Verkehr der Transport von Branntwein per Bahn die Regel; nur für den Export in der Zufuhr nach den Seehäfen, namentlich von Berlin, als Hauptsammelpunkt, nach Hamburg finden sich größere Massen von mehreren tausend Tonnen auf den Wasserstraßen.

Ebenso wie bei der überseeischen Einfuhr die Wasserstraßen in hervorragender Weise zum Transport nach den großen Konsumplätzen des Binnenlandes benutzt werden, so dienen sie auch dem überseeischen Export als bequemster Zufuhrweg nach den Seehäfen. In besonders markanter Weise zeigt sich das bei der sehr bedeutenden Zuckerausfuhr, die für die deutsche Landwirtschaft die allerhöchste Bedeutung erlangt hat.

Der Anbau von Zuckerrüben im Deutschen Reiche entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten derart, daß sich die Anbaufläche von rund 150 000 ha im Jahe 1878 in einem zwanzigjährigen Zeitraum nahezu verdreifachte, woran außer dem alten Rübenbaugebiet in der Elbniederung namentlich das östliche Deutschland, Schlesien, Posen und auch Westpreußen hervorragenden Anteil haben.

Während der heimische Markt trotz des seit 1879 bestehenden Zollschutzes dem unaufhaltsamen Eindringen ausländischen Getreides keinen nachhaltigen Widerstand entgegenzusetzen vermochte, bahnte sich der deutsche Rübenzucker einen immer breiteren Weg in das Ausland, um Ende der 90 er Jahre dem Werte nach mit über 200 Millionen Mark an der Spitze unserer Ausfuhr zu stehen. Da wir in den kontinentalen Nachbarstaaten zumeist nur Konkurrenten aber keine Abnehmer für unsere Überschüsse haben, so geht die Ausfuhr größtenteils über See, und zwar hauptsächlich nach Großbritannien und Nordamerika. Diese Ausfuhr ist fast doppelt so groß als der Inlandskonsum; der Transport im Inlande stellt sich also in der Hauptsache dar als ein Zusammenströmen nach den Ausgangspforten des über-

Digitized by Google

seeischen Handels, den Seehäfen, und die Lage derselben an den Mündungen der großen Ströme macht die Wasserstraßen zu den natürlichen Trägern des Verkehrs.

Während die Anfuhr von Zucker nach den ost- und westpreußischen Häfen (hauptsächlich Danzig) fast zu gleichen Teilen von der Binnenschiffahrt und den Eisenbahnen ausgeführt wird, bleibt den letzteren in der Zufuhr nach dem Hauptorte der deutschen Zuckerausfuhr, Hamburg, außer den unbedeutenden Mengen aus der näheren Umgebung nur ein sehr geringer Bruchteil. Dagegen stellt der Transport von Zucker auf der Elbe nach Hamburg die größte Leistung der deutschen Wasserstraßen für die Beförderung deutscher, landwirtschaftlicher Produkte dar.

Dadurch, daß die Provinz Sachsen das erste und bedeutendste Produktionsgebiet für deutschen Rübenzucker wurde, erlangten die Elbhäfen die hohe Bedeutung für den deutschen Export, und auch der in dem später entstandenen großen Produktionsgebiet im Osten der Monarchie erzeugte Ausfuhrzucker schlug größtenteils die alten Bahnen ein, anstatt den natürlichen Ausgangshafen des Odergebietes, Stettin, aufzusuchen. Von großer Bedeutung für den Zuckerverkehr ist auch Berlin sowohl als Konsum- wie als Handelsplatz. Auch hier zeigt sich die Überlegenheit der Wasserstraßen in der Beförderung des hochwertigen Zuckers. Freilich ist der im Inlandsverkehr zur Anwendung kommende Eisenbahntarif (6 Pf. pro tkm) viel zu hoch, um den Eisenbahnen eine Konkurrenz zu ermöglichen, wo nur irgend ein Wasserweg in Frage kommen kann. Auch der Spezialtarif I, nach welchem Ausfuhrzucker befördert wird, ergiebt, wie wir bereits bei Getreide sahen, meist weit höhere Frachten, als die Beförderungskosten zu Wasser selbst bei einer erforderlichen Anschlußbahnfracht zu stehen kommen.

Unter solchen Verhältnissen ist es nicht erstaunlich, daß von allen einheimischen landwirtschaftlichen Massengütern gerade der Zucker in so hervorragender Weise von der Binnenschiffahrt befördert wird. Die Eisenbahnen besorgen hauptsächlich nur die Heranschaffung nach den Umschlagstellen und die Verteilung im Lande, wo das weitmaschige Wasserstraßennetz nicht hinreicht. Eine mittlere Zuckerfabrik, welche rund 5000 t Zucker erzeugen mag, hat gegenüber einem landwirtschaftlichen Betriebe eine weit größere Bedeutung als Massenproduktionsort. Das während der kurzen Campagne erzeugte Produkt reicht für viele Kahnladungen aus, so daß der Zucker, dessen Hauptmärkte an Wasserstraßen gelegen sind, die hohen Eisenbahnfrachten vermeidend, natürlicherweise auf dem kürzesten Wege die Umschlagsstellen zu erreichen sucht, um das billigere Kommunikationsmittel für den Transport benutzen zu können.

Digitized by Google

Solange die deutsche Zuckerproduktion in so hohem Grade für die Ausfuhr arbeitet, werden die Transporte nach den Seehäfen sich mit Vorliebe der Binnenschiffahrt bedienen. Leider ist aber in dem bisherigen Steigen der deutschen Zuckerausfuhr ein Stillstand, wenn nicht gar eine rückläufige Bewegung eingetreten, sodaß die gegenwärtige Lage der Zuckerindustrie vielfach Besorgnis erweckt. Indessen sind die Hoffnungen, die man an einen gesteigerten Inlandskonsum knüpft, nicht ganz ungerechtfertigt; ist doch selbst unter der gegenwärtigen hohen Konsumsteuer der Verbrauch von Zucker im Zollgebiet in dem Jahrzehnt 1890—1900 von 9,1 auf 13,7 kg pro Kopf der Bevölkerung angewachsen. Je mehr der Inlandskonsum zunimmt, desto mehr wird im Zuckertransport die lokale Verteilung und damit die Benutzung der Eisenbahnen gegenüber derjenigen der Wasserstraßen an Bedeutung gewinnen.

Aber auch die gegenwärtige, absolute Suprematie der Wasserstraßen in der Beförderung des Ausfuhrzuckers könnte einen Stoß erleiden, wenn die gewiß gerechtfertigten Wünsche nach Herabsetzung des Eisenbahntarifs nach der Analogie anderer Ausfuhrtarife einen Erfolg erzielten. Namentlich würde Stettin, wenn der Ausfuhrzucker nach dem Specialtarif III von den Eisenbahnen befördert würde, die Zuckerüberschüsse aus dem östlichen Produktionsgebiet (Posen und Schlesien) billiger per Bahn heranziehen können, als jetzt durch den Schiffstransport und dadurch einen Vorsprung vor Hamburg gewinnen, der für den Oderhafen wohl genügen könnte, um die Ausfuhr seines natürlichen Hinterlandes selbst zu übernehmen, anstatt zusehen zu müssen, wie sich dieselbe über die märkischen Wasserstraßen nach Hamburg hinzieht.

Was den Verkehr der Mühlenfabrikate anlangt, so ist es schwer, die Bedeutung der betreffenden Transportleistungen für die Landwirtschaft zu ermessen; einmal weil in den Anschreibungen keine Trennung der Hauptposten Mehl und Kleie vorgenommen ist, dann aber weil man hier noch weniger als bei Getreide wissen kann, ob die beförderten Massen ausländischen oder einheimischen Ursprunges sind. Die Nebenprodukte der Mehlfabrikation sind als Futtermittel für die Landwirtschaft von hoher Bedeutung, und ihre billige Zufuhr auch vom Auslande her liegt daher meist im landwirtschaftlichen Interesse. Da die gesamte Einfuhr der zur menschlichen Ernährung dienenden Mühlenfabrikate, also in der Hauptsache Mehl, Graupen, Gries 2c., nach dem deutschen Zollgebiet unbedeutend ist, so werden die Massentransporte der über die Grenze kommenden Mühlenfabrikate weit überwiegend landwirtschaftliche Futtermittel sein. Diese Einfuhr erfolgt in großen Posten nach Ost- und Westpreußen, Posen, Schlesien fast ausschließlich per Bahn,

Digitized by Google

hauptsächlich aus Rußland. Auch auf den Wasserstraßen des Elbe- und Odergebietes ist der Transport von Mühlenfabrikaten recht bedeutend, indem sie den Austausch zwischen den großen Zentren der Mehlfabrikation, den Seehäfen, Hamburg, Stettin, den Provinzialhauptstädten, Posen, Bromberg, Breslau, Berlin und den großen Verbrauchszentren vermitteln. Gerade diese großen Mühlenetablissements der Hafenstädte, der Mark Brandenburg und auch Breslaus, denen die umfangreichen Mehltransporte der Wasserstraßen entstammen, verarbeiten aber sehr viel ausländisches Getreide, außerdem unterstützen die Wasserstraßen unzweifelhaft den auch in der Mühlenindustrie herrschenden Drang zum Großbetriebe, der durchaus nicht im Einklange mit dem landwirtschaftlichen Interesse steht, sodaß man vom Standpunkte der Landwirtschaft den Leistungen der Wasserstraßen für den Transport von Mühlenfabrikaten, ebenso wie bei Getreide, im allgemeinen eher eine schädigende als eine fördernde Wirkung zuschreiben muß.

Der Transport von fetten Ölen und Fetten auf den Wasserstraßen dient im wesentlichen der Versorgung der großen Städte, Berlin, Breslau, Magdeburg, Dresden, mit ausländischen Fabrikaten, welche über die Elbhäfen eingeführt werden. Fast $^2/_3$ dieser Einfuhr besteht aus amerikanischem Schmalz, welches nur unter dem Einflusse der billigen Wasserfrachten so weit ins Land hineindringen kann, um hier mit den inländischen Fabrikaten in — man kann wohl sagen — unlauteren Wettbewerb zu treten. Denn während in Deutschland die Herstellung von Speisefett aller Art an die Beachtung der eingreifendsten und gewiß gerechtfertigten sanitätspolizeilichen Bestimmungen gebunden ist, dringen über den Betrieb der großen amerikanischen Schmalzsiedereien bisweilen Nachrichten herüber, welche wenig zu dem Genuß solcher Ware einladen können.

Ebenso wie bei der Einfuhr dieser Fette die Bevorzugung der Wasserstraßen ganz unverkennbar ist, bedient sich das Petroleum, welches gleichfalls fast nur über die Seehäfen eingeführt wird, wo irgend angängig, des billigeren Wasserweges, zudem die Beförderungskosten per Bahn ziemlich hoch sind. Daher werden selbst beim Transport auf kleinere Entfernungen die Wasserstraßen stark in Anspruch genommen, während den Eisenbahnen nur die Verteilung im Lande, wo die Wasserstraßen nicht hinreichen, zufällt.

Mehr wie jede andere Güterart eignet sich das Holz für den Wassertransport, da es auch ohne besondere Fahrzeuge, in Flößen, leicht zu Thal geführt werden kann. Namentlich auf den Gewässern Ost- und Westpreußens ist der Holztransport außerordentlich bedeutend; aber es ist auch hier nicht einheimisches, sondern ausländisches Produkt, welches die Vorzüge der Beförderung zu Wasser ausnützen kann. Die geringen Mengen einheimischen

Digitized by Google

Holzes, welche sich auf den Wasserstraßen beispielsweise auf den masurischen Seen finden, kommen daneben kaum in Betracht. Auch die Wasserstraßen der Provinz Posen dienen im wesentlichen nur der Durchfuhr russischen Holzes. Die Ausfuhr des eigenen Holzüberschusses dieser Landesteile nach dem entfernteren Inlande, sofern sie nicht unter Benutzung des Seeweges erfolgt, übernehmen die Eisenbahnen, da nur ausnahmsweise die Wasserstraße unmittelbar vom Produktionsort aus benutzt werden kann, und die Umladungskosten die Wasserfracht soweit erhöhen, daß bei den für Holz in Anwendung kommenden relativ niedrigen Tarifsätzen (Spezialtarif II, meist ermäßigt auf 3 Pf. pro Tonnenkilometer und darunter, und Spezialtarif III, seit 1897 ermäßigt auf die Sätze des Rohstofftarifes) die Versendung per Bahn meist vorgezogen wird.

Aus demselben Grunde sehen wir auf den östlichen Wasserstraßen, speziell auf der Oder, keinen so umfangreichen Kohlenverkehr als man vielleicht erwarten könnte. Die Kosten der Umladung vom Grubenwagen auf das Schiff sind zwar infolge der einfacheren Manipulation (Kippen) erheblich geringer als bei den meisten anderen Gütern, allein es ist damit eine Qualitätsverschlechterung verknüpft, welche viele Abnehmer veranlaßt, lieber bei etwas höheren Frachtkosten die Kohlen per Bahn zu beziehen, als bei der Anlieferung per Kahn jene Schädigungen mit in den Kauf zu nehmen. In den wenig industriellen Provinzen des Ostens ist der Verbrauch von Kohlen keineswegs zentralisiert, und nur verhältnismäßig sehr wenige Abnehmer sind in der Lage, ihren Bedarf direkt vom Flußkahn zu entnehmen. Zu der Umladung im schlesischen Oderhafen würde also in den meisten Fällen ein nochmaliger Umschlag vom Kahn auf den Eisenbahnwaggon erforderlich werden, um die Kohlentransporte an den Ort ihrer endgültigen Bestimmung zu bringen. Daher wird die schlesische Kohle nach Ost- und Westpreußen und Posen fast ausschließlich, nach Pommern und der Mark Brandenburg, selbst nach Berlin, noch überwiegend auf dem Schienenwege befördert. Auch bei dem Kohlentransport hat die ausländische Konkurrenz den Vorteil, daß sie von den Eingangshäfen der Nord- und Ostsee her die ins Innere führenden natürlichen Wasserwege unentgeltlich benutzen kann. Die englische Kohle ist daher in der Lage, nicht nur in den Seehäfen selbst, sondern auch noch bis weit ins Land hinein den Wettbewerb mit dem heimischen Produkt an den am Wasserwege gelegenen Plätzen, z. B. Berlin, aufzunehmen.

Digitized by Google

Schluß.

Von den Wasserstraßen des östlichen Deutschland haben eigentlich nur Elbe und Oder sowie die, beide Ströme verbindenden, märkischen Wasserstraßen auch im Zeitalter des Dampfes und der Eisenbahnen eine größere Verkehrsbedeutung behalten. Diese Bedeutung beruht in der Bewältigung eines großen Massenverkehrs, der sich mit dem Aufschwung der großstädtischen Industrie und der Entwicklung des internationalen Güteraustausches nicht allein zwischen den Brennpunkten des Welthandels, sondern auch zwischen den großen Plätzen des Binnenlandes entfaltet hat. In den östlichsten Provinzen fehlen mehr oder minder solche Verkehrszentren, die allein die Grundlage für einen Großverkehr zu Wasser bilden können, die Wasserstraßen haben eine geringere Schiffbarkeit, die klimatischen Einflüsse sind störender als im Westen, und eines der wichtigsten hier in Betracht kommenden Massengüter, das aus den Ebenen Rußlands den Seehäfen zuströmende Getreide, wird infolge besonders niedriger Ausnahmetarife vorteilhafter von den Eisenbahnen befördert. Konnte sich daher kein Massenverkehr auf den Wasserstraßen östlich der Oder entfalten, so verloren die Leistungen der Binnenschiffahrt neben dem Verkehr der Eisenbahnen ihre Bedeutung, und nur dort, wo das Schienennetz noch große Lücken aufweist, hat sich ein reger Verkehr von mehr lokaler Bedeutung auf dem Wasserwege erhalten.

Schon die große Verschiedenheit der Transportgefäße im Eisenbahn- und Wasserverkehr zeigt die Vorzüge des letzteren für die Beförderung großer Massen, und in Wahrheit charakterisieren sich die wirklich bedeutsamen Leistungen der Binnenschiffahrt als die Transportvermittelung zwischen Orten konzentrierten Angebotes und konzentrierter Nachfrage. Danach ist die Benutzung der Wasserstraßen seitens der in durchaus dezentralisierter Weise produzierenden und konsumierenden Landwirtschaft gegenüber anderen Gewerben stark eingeschränkt. Das hindert freilich nicht, daß landwirtschaftliche Massengüter,

Digitized by Google

die überhaupt im Gesamtverkehr einen sehr breiten Raum einnehmen, auch auf den Wasserstraßen in großen Mengen befördert werden. Aber schon die auffallende Thatsache, daß die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse zu Wasser absolut wie relativ in den Verbrauchsgebieten eine weit stärkere ist als in den Produktionsgebieten, weist darauf hin, daß der Transport landwirtschaftlicher Güter auf dem Wasserwege mehr den Konsumenten als den Produzenten, mehr dem Gewerbe und der zusammengedrängten Bevölkerung der großen Städte als der Landwirtschaft zu gute kommt, und daß die bei den Verbrauchszentren sich häufenden Transporte nicht allein auf die spärliche Anfuhr einheimischer Produkte, sondern auch auf eine starke ausländische Einfuhr zurückzuführen sind.

Bestätigt wird diese Annahme durch die einzelnen Daten der statistischen Feststellungen. Von der Gesamtheit der landwirtschaftlichen Güter bleiben nur wenige, und zwar besonders die höherwertigen Produkte und Fabrikate, übrig, deren Transporte zu Wasser erhebliche Dimensionen erreichen. Wo diese Güter in Massenladungen auftreten, bewegen sie sich nicht im direkten Austausch zwischen dem erzeugenden flachen Lande und den verbrauchenden dichtbevölkerten Gegenden, sondern zwischen großen Verkehrsplätzen, an denen entweder selbst die Erzeugung oder der Verbrauch erfolgt, oder die als Konzentrationspunkte dafür zu betrachten sind. Die großen gewerblichen Etablissements zur Verarbeitung landwirtschaftlicher Rohprodukte, die durch günstige Verkehrslage ausgezeichneten und dadurch zu größerer Bedeutung gelangten Handelsstädte, nach welchen der Großhandel die Getreideüberschüsse einer weiteren Umgebung zusammenzieht, um sie je nach den Konjunkturen des Weltmarktes zu verwerten, schließlich die Eingangshäfen für ausländische Produkte sind solche Orte, an denen sich das Angebot der dezentralisierten landwirtschaftlichen Produktion konzentriert. Nur von hier aus für den Versand nach Gebieten einer zentralisierten Nachfrage können die Wasserstraßen bei dem heutigen Stande der Verkehrsverhältnisse einen Vorzug vor den Eisenbahnen verdienen.

Die Transportvermittelung zwischen dem landwirtschaftlichen Produzenten und seinem unmittelbaren Abnehmer, welcher in den meisten Fällen ein den Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage vermittelnder Händler sein wird, ist lokaler Natur und erfolgt deshalb durch die Eisenbahnen; vom Händler zum Konsumenten wird in geeigneten Fällen die Wasserstraße die Beförderung übernehmen können. Dem Händler, welcher die Ware auf dem Wasserwege anstatt per Bahn verfrachtet, fällt dabei ein direkter Vorteil in Form einer gewissen Frachtersparnis zu, und er wird es als der wirtschaftlich Stärkere zumeist auch „verstehen, denselben in seinen Händen

Digitized by Google

festzuhalten“ [1], anstatt ihn mit dem Konsumenten zu teilen. Am wenigsten kann man annehmen, daß der Händler im voraus einen Teil dieses Vorteils in Gestalt eines höheren Preises dem Produzenten abgiebt, wenn er selbst noch nicht in der Lage ist, die Möglichkeit und die Höhe des ihm später zufallenden Handelsgewinnes, wozu auch eine etwaige Frachtersparnis zu rechnen ist, zu übersehen.

Selbst wenn die Frachtersparnis bei der Benutzung des Wasserweges es ermöglicht, landwirtschaftliche Produkte an Orten anzubieten, an denen sie unter den höheren Transportkosten des Bahnversands nicht mehr konkurrieren könnten, so wird das Absatzgebiet zwar nach einer Seite hin ausgedehnt, aber kein Vorteil für den Produzenten geschaffen, so lange auch noch in anderen Gegenden eine genügende Nachfrage nach ihren Erzeugnissen besteht. Nicht die Landwirtschaft, sondern der Großhandel hat ein Interesse daran, landwirtschaftliche Produkte in Massenladungen und dann natürlich am billigsten auf dem Wasserwege nach großen Konsumplätzen abzusetzen.

Eine besondere Bevorzugung genießt die Binnenschiffahrt für den Verkehr mit dem Auslande. Mit alleiniger Ausnahme der Oder treten die ostdeutschen Hauptströme als schiffbare Wasserstraßen in das Reichsgebiet ein und stellen somit in ihrem Oberlaufe eine Verbindung mit dem Auslande her, welche besonders die Einfuhr von Holz aus den waldreichen Quellgebieten begünstigt. Der Schwerpunkt ihres Auslandsverkehrs liegt jedoch an ihrer Mündung. Der Umschlag zwischen See- und Flußschiff bietet gegenüber den Umladungen nach und von den kleinen Transportgefäßen der Eisenbahnen bei den meisten Massengütern vielfache Vorteile; überdies sind die in den Seehäfen mündenden großen Ströme die altgewohnten und natürlichen Fortsetzungen der internationalen Verkehrswege des Weltmeeres, sodaß sie als die bevorzugten Träger der internationalen Verkehrsbezeichnungen angesprochen werden können.

Ein flüchtiger Blick auf die statistischen Nachweise über den Güterverkehr der Wasserstraßen an den Durchgangsstellen des Mündungsgebietes und der binnenländischen Grenzen mit dem Auslande genügt, um festzustellen, daß die weit überwiegende Menge aller Verkehrsleistungen der Wasserstraßen auf die Beförderung solcher Güter entfällt, die vom Auslande eingeführt oder dahin ausgeführt wurden.

Auch der Verkehr der landwirtschaftlichen Massengüter auf den Wasserstraßen ist im wesentlichen Auslandsverkehr.

Der Getreideexport aus dem deutschen Reichsgebiet, der früher besonders

[1] Vgl. Schumacher, Theoretische Betrachtungen über das Binnenschiffahrtsabgabenwesen in Deutschland. Archiv für Eisenbahnwesen, 1901.

Digitized by Google

über die Seehäfen und vielfach unter Benutzung der Binnenwasserwege stattfand, ist zu unbedeutenden Mengen zusammengeschrumpft; statt dessen erfolgt jetzt eine starke Einfuhr, welche auf den abgabenfreien Strömen bis weit ins Binnenland eindringt und die einheimischen Produkte an den Hauptmärkten zurückdrängt. Die Landwirtschaft des östlichen Deutschland erfährt dadurch entschieden eine Beeinträchtigung ihrer Interessen, die durch die etwaigen Vorteile der geringen Benutzung der Wasserstraßen für den inländischen Verkehr landwirtschaftlicher Produkte nicht im entferntesten aufgewogen werden kann. Im Getreideverkehr wird infolge der ausländischen Konkurrenz das Absatzgebiet der Überschüsse erzeugenden östlichen Provinzen durch die Wasserstraßen nicht erweitert, sondern eher beschränkt.

Günstige Wirkungen für die Landwirtschaft könnte man dagegen den Leistungen der Wasserstraßen für die Einfuhr überseeischer Futter- und Düngemittel und für die Ausfuhr deutschen Zuckers beimessen, obwohl es immer sehr zweifelhaft bleibt, ob die Vorteile der billigen Wasserfracht aus den Händen des Großhandels weiter durchsickern. Am ersten wird das noch bei dem großen Zuckertransport auf den Wasserwegen der Fall sein, einmal weil die Beförderung zu Wasser für den Export durchaus die Regel bildet, und deshalb von vornherein mit den Frachten der Binnenschiffahrt gerechnet wird, dann aber weil der meist vorhandene Zusammenschluß der Rübenbauer in den Zuckerfabriken eine weit stärkere wirtschaftliche Position darstellt, als sie der einzelne Landwirt je haben kann.

Infolge der hohen Eisenbahnfrachten wird der Zucker geradezu auf die Wasserstraßen gedrängt, und man könnte die durch den Transport zu Wasser erzielte Ersparnis an Frachtkosten für die Hauptposten, die auf den Wasserwegen nach den Ausfuhrhäfen gebracht werden, leicht nachrechnen. Trotzdem stellt sich diese Ersparnis durchaus nicht als reiner Gewinn für die deutsche Volkswirtschaft dar. Die Frachtersparnis spielt gerade hier eine sehr untergeordnete Rolle gegenüber den anderen Faktoren, welche für die Bestimmung des Preises für Ausfuhrzucker maßgebend sind, und wenn man schon sagt, daß auf Kosten der inländischen Konsumenten deutscher Zucker im Auslande unter dem Selbstkostenpreis angeboten wird, so wird auch der Vorteil der billigen Transportweise auf den einheimischen Wasserwegen nicht dem Inlande, sondern dem Auslande zufallen.

Im kleineren Verkehr von mehr lokaler Bedeutung, wo ein unmittelbarer Absatz vom landwirtschaftlichen Produzenten an den Konsumenten leichter vor sich gehen kann als im Fernverkehr, treten die Wasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen sehr zurück; die Binnenschiffahrt arbeitet im allgemeinen zu schwerfällig, um bei den verhältnismäßig geringen Gütermengen in der

Digitized by Google

Beförderung auf kurze Strecken mit den Eisenbahnen in erfolgreiche Konkurrenz treten zu können. Nur bei einem reich verzweigten Wasserstraßennetz kann sich ein lebhafter lokaler Binnenschiffahrtsverkehr entfalten. Auch landwirtschaftliche Produkte, welche am Produktionsort direkt in den Kahn geladen werden können, benutzen dann den Wasserweg zum Transport nach den städtischen Märkten. Hier sind die kleinen Fahrzeuge, welche im Großverkehr allmählich verschwinden, noch am Platze; neben Eisenbahnen und Großschiffahrt kann sich aber diese Kleinschiffahrt nicht halten, und thatsächlich zeigt der lokale Wasserverkehr einen Rückgang, wo die überlegenen Verkehrsmittel in die Konkurrenz eintreten.

Infolge der geringen Ausdehnung und Verzweigung der deutschen Wasserstraßen können nur sehr wenige Landwirte an dem lokalen Verkehr teilnehmen, die Benutzung des Wasserweges ist deshalb, selbst wenn sonst die günstigsten Bedingungen dafür vorhanden wären, immer nur eine Ausnahme von der allgemein üblichen Beförderungsweise. Die Erschließung des flachen Landes, das Auffammeln der landwirtschaftlichen Produkte und die Verteilung der in dezentralisierter Weise zum Verbrauch gelangenden Güter wird vielmehr im wesentlichen den behenderen Fahrzeugen der Eisenbahnen vorbehalten sein. Auch der im weiteren Sinne lokale, nämlich der innerdeutsche Verkehr, wird, wenigstens soweit landwirtschaftliche Güter in Frage kommen, in den meisten Fällen von den Eisenbahnen aufgenommen.

Wenn man auch die Bewältigung des großen Güterverkehrs als die eigentliche Domäne der Bethätigung der Binnenschiffahrt betrachtet, so ist damit nicht eine Klassifikation der für den Wasserverkehr besonders geeigneten Güter ausgesprochen. Insbesondere kommt es auf den Wert der Güter gar nicht an; denn selbst hochwertige Stückgüter, die regelmäßig in großen Massen zwischen zwei Hauptverkehrsplätzen befördert werden, wählen dann natürlich lieber den Wasserweg, wenn nur ein solcher vorhanden ist, als den sehr kostspieligen Eisenbahntransport. Man kann daher auch nicht sagen, dieser oder jener Artikel bevorzugt den Transport zu Schiff oder per Bahn, sondern die natürliche Bevorzugung des einen oder anderen Verkehrsmittels richtet sich nach der Art des Angebotes bezw. der Nachfrage der verschiedenen Massengüter. Will der Landwirt 200 Centner (d. i. eine Waggonladung) Getreide versenden oder eine gleiche Quantität Futtermittel beziehen, so kann er natürlich nicht einen 100 Tonnen-Kahn dazu gebrauchen. Für den Kaufmann aber, der die in größeren Mengen zusammengekauften Vorräte an den Markt bringen oder amerikanischen Mais ins Land hinein nach einem größeren Platze schaffen will, um ihn von hier aus in kleineren Posten weiter zu veräußern, wird die Verwendung der großen Transportgefäße der

Digitized by Google

Binnenschiffahrt — ganz abgesehen von dem billigeren Transport — geeigneter sein.

Die natürlichen Grenzen für die Benutzung der Wasserstraßen werden verwischt durch die Differenzialtarife der Eisenbahnen. Es ist klar, daß durch sehr niedrige Eisenbahntarife den Wasserstraßen gewisse Transporte entzogen werden, die eigentlich dahin gehören und für die Eisenbahnen lästig und kaum gewinnbringend sind, während umgekehrt infolge der großen Kosten des Eisenbahntransportes bei hohen Tarifen die Güter gewaltsam auf die Wasserstraßen gedrängt werden.

Wenn zwei verschiedene Verkehrsmittel in freier Konkurrenz neben einander bestehen, so wird sich jedes bemühen, dem Benutzer größtmögliche Vorteile darzubieten, um die lohnenden Transporte an sich zu ziehen, und die niedrigen Wasserfrachten werden einen regulierenden Einfluß auf die Eisenbahntarife der Konkurrenzlinien ausüben. Obwohl in Preußen die freie Konkurrenz durch das Staatsbahnsystem eingeschränkt ist, so sind die neueren, auf Entwicklung der Binnenschiffahrt und Ausdehnung des Wasserstraßennetzes gerichteten Bestrebungen doch auch hier teils auf den allgemeinen Wunsch zurückzuführen, durch die Konkurrenz der Wasserstraßen die Eisenbahnen zu einer Ermäßigung der Tarifsätze für Massengüter zu zwingen. Sollte dieser Wunsch in einem Lande mit Staatseisenbahnen, welche hohe Überschüsse einbringen, nicht völlig unabhängig von der Wasserstraßenfrage mittelst einer durchgreifenden Eisenbahntarifreform zu erreichen sein?

Daß eine Tarifreform ein dringendes Bedürfnis ist, zeigt die beständige Zunahme der Ausnahmetarife; bereits 1887—88 wurde nach von der Leyen[1] rund die Hälfte der auf preußischen Staatsbahnen gefahrenen Güter zu Ausnahmetarifen befördert, und seitdem sind immer mehr Wünsche nach besonderen Begünstigungen vorgebracht und vielfach auch befriedigt worden. Man wird nicht sagen können, daß dabei immer nach den Grundsätzen einer ausgleichenden Gerechtigkeit verfahren worden ist. Tarifermäßigungen, die nur für gewisse Verkehrsrelationen, nach und von großen Verkehrsplätzen, gewährt werden, sind in der Regel eine einseitige Bevorzugung der händlerischen Kreise jener Orte. Sie wirken ebenso wie die Wasserstraßen, d. h. sie zentralisieren den Verkehr an besonders begünstigten Plätzen, fördern damit zwar den Großhandel, aber erschweren den unmittelbaren Verkehr zwischen Produzenten und Konsumenten. Die gegenteilige Wirkung haben Staffeltarife, welche bei wachsender Transportstrecke eine Ermäßigung des Streckensatzes pro tkm gewähren. Die Unterbrechung des Verkehrs, die Spesen des Zwischenhandels werden nach Möglichkeit vermieden und der direkte

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, 1889.

Digitized by Google

Ausgleich zwischen Überschuß und Bedarf erleichtert. Die finanziell äußerst günstigen Resultate des leider wieder aufgehobenen Staffeltarifes für Getreide und Mehl geben die Gewähr, daß eine auf dem Staffeltarif basierende Frachtermäßigung die Einnahmen nicht schmälern sondern noch erhöhen würde. Wenn wir sahen, daß von den wichtigsten landwirtschaftlichen Produkten, den verschiedenen Getreidearten, außerordentlich große Mengen unmittelbar am Erzeugungsort und vermutlich vielfach in unwirtschaftlicher Weise verbraucht werden, so kann man wohl annehmen, daß eine Frachtherabsetzung, die den Absatz erleichtert, eine bedeutende Zunahme des Verkehrs zur Folge haben würde. Die Eisenbahnen im östlichen Deutschland könnten gut und gern eine starke Vermehrung der Transporte aushalten, welche eine bessere Ausnutzung der Verkehrsanlagen und daher eine billigere Beförderung ohne Beeinträchtigung des Reinertrages zulassen würde.

Die alte Forderung des 1 Pfennig Tarifes pro Ctr.-Meile = $2\,^2/_3$ Pf. pro tkm für den Transport geringwertiger Massengüter auf größere Entfernungen ist noch nicht hinlänglich erfüllt, solange das Getreide nicht allgemein daran teilnimmt; ist auch sein Gewichtswert höher als derjenige der gewöhnlich erwähnten billigen Massengüter, Kohlen, Steine, Erze, Roheisen, Holz, Düngemittel ꝛc., so ist doch der Gewinnspielraum, die Differenz zwischen Produktionskosten und Marktpreis, ein so geringer, bisweilen sogar ein negativer, daß die geringste Ersparnis an Transportkosten für den Produzenten schwer ins Gewicht fällt. Nach den von der Reichsstatistik veröffentlichten Angaben ergiebt der Frachtgutverkehr der letzten 10 Jahre eine Roheinnahme von 3,7 Pf. pro tkm, rechnet man davon noch die Abfertigungsgebühr ab, so ergiebt sich ein Streckensatz von rund 3 Pf. pro tkm, zu welchem im Durchschnitt das Frachtgut auf deutschen Eisenbahnen gefahren wird. Die Hauptfrucht des deutschen Ackerbaues, der wichtigste Bestandteil der Volksernährung, das Brotgetreide, muß also nach dem Spezialtarif I einen um 50 % höheren Streckensatz bei Beförderung per Bahn erlegen, als der Durchschnitt beträgt; das Getreide, welches den umfangreichsten Posten innerhalb der zu höheren Tarifen beförderten Güter darstellt, muß durch die hohen Transportkosten dazu beitragen, daß die infolge der außerordentlich niedrigen und vorzugsweise der Montanindustrie und dem Ausfuhrhandel gewährten Ausnahmetarife geschmälerten Eisenbahneinnahmen auf dem mittleren Satze von 3 Pf. pro tkm balanziert werden. Wenn es nicht angängig erscheint, auch das Getreide, wie andere Massengüter, nach dem Rohstofftarif zu befördern, so sollte doch wenigstens dieser durchschnittliche Tarifsatz bei der Beförderung landwirtschaftlicher Massenprodukte, die zur Ernährung der breiten Volksmassen dienen, nicht über-

Digitized by Google

schritten werden. Ein solcher mittlerer auf den Grundsätzen des Staffeltarifes aufgebauter Tarif würde außerdem, wie aus der graphischen Darstellung ersichtlich ist, den mit Umladungsspesen behafteten Wasserstraßenfrachten nahe kommen und dadurch auch denjenigen Gebieten, welche sich nicht des Vorzuges einer billigen Transportgelegenheit auf dem Wasserwege erfreuen, insbesondere dem flachen Lande, ähnliche Verkehrsvorteile verschaffen.

Die Ausbildung des modernen Verkehrswesens, ganz besonders die Verbesserung der natürlichen und die Herstellung künstlicher Wasserstraßen, kam bisher vorzugsweise den Verkehrszentren, den an den Knotenpunkten gelegenen großen Städten, zu gute. Für die Landwirtschaft könnte eine weitere Ausbildung der Binnenschiffahrt nur dann greifbare Vorteile bieten, wenn es möglich wäre, das Land mit einem engmaschigen Netz von Wasserstraßen zu überspannen. Die Entwicklung der Technik hat aber dahin geführt, daß wenigstens für den kleineren Verkehr durch den Bau von Eisenbahnen mit geringeren Kosten weit größere Verkehrsvorteile geschaffen werden, Kanäle also nur noch dort in Frage kommen, wo ein starker Massengüterverkehr zu erwarten ist. Für die Landwirtschaft ist es von Wichtigkeit, daß die weitere Entwicklung der Transportmittel in einem Sinne erfolgt, der auf ihre eigenartige Stellung im Erwerbsleben Rücksicht nimmt. Einem dezentralisierten Gewerbe müssen dezentralisierte Verkehrsmittel entgegenkommen. Die Landwirtschaft kann sich nicht wie die Industrie an Verkehrswegen von großer Leistungsfähigkeit in der Bewältigung des Massenverkehrs, wie es die wohlausgebauten Wasserstraßen sind, konzentrieren; sie braucht vielmehr eine reiche Verzweigung der Verkehrswege, auf denen kleine Transportgefäße lebhaft kursieren, überall die Produktionsüberschüsse aufnehmen und die Güter des Bedarfs verteilen können. Solchen Bedürfnissen gegenüber sind die Wasserstraßen unzulänglich, sie dienen vorzugsweise dem großen Massenverkehr der Hauptverkehrsplätze untereinander und mit dem Auslande. Das letztere Moment, die Förderung der ausländischen Einfuhr durch die Wasserstraßen, ist für die Landwirtschaft sogar schädigend; der Schwerpunkt ihrer Interessen beruht vielmehr unter möglichster Beschränkung der verderblichen ausländischen Konkurrenz in der Pflege des inneren Marktes. Weitere Ausbildung des Eisenbahnnetzes und niedrige, den Selbstkosten angepaßte und den direkten Absatz vom Produzenten an den Konsumenten fördernde Staffeltarife für die landwirtschaftlichen Produkte würden auf dem Gebiet des Verkehrswesens der Erreichung dieses Zieles am dienlichsten sein und mit dazu beitragen, den Getreidebau wieder lohnender zu machen und soweit zu fördern, daß auch ohne ausländische Zufuhr die Ernährung des deutschen Volkes durch die heimische Landwirtschaft sicher gestellt wird.

Digitized by Google

Anlage 1 (zu Seite 141).

Ältere Daten über die Getreide-

(Vgl. Statistik des Deutschen Reiches Bd. 39. Th. Schmidt, zur Geschichte des und Handels-

Hamburg empfing zu Wasser von der Oberelbe		Durchschnittlich in den Jahren bezw. im Jahre	Stettin Zufuhr von			
			Weizen und Roggen		Gerste und Hafer	
in den Jahren	Getreide und Saat Tonnen		strom- und küstenwärts Tonnen	per Eisenbahn Tonnen	strom- und küstenwärts Tonnen	per Eisenbahn Tonnen
1852	45 450	1814/20	.	.	.	.
1853	56 300	1821/25	.	.	.	.
1854	54 700	1826/30	.	.	.	.
1855	33 300	1831/35	.	.	.	.
1856	50 200	1836/40	.	.	.	.
1857	102 300	1841/45	.	.	.	.
1858	26 400	1846/51	.	.	.	.
1859	43 050	1858	76 800	15 300	21 150	4 400
1860	98 600	1859	95 450	7 050	15 900	550
1861	136 350	1860	92 450	24 750	21 550	1 250
1862	98 650	1861	107 900	60 750	21 200	6 700
1863	85 850	1862	121 450	53 600	39 350	21 050
1864	99 450	1863	95 700	31 450	42 750	6 950
1865	70 800	1864	84 750	31 100	22 700	3 050
1866	117 550	1865	105 650	24 450	25 450	6 550
1867	108 100	1866	100 200	27 000	45 800	13 300
1868	134 550	1867	119 900	102 450	24 300	14 550
1869	108 200	1868	96 000	127 400	29 450	53 500
1870	52 500					
1871	61 300					
1872	72 250					
1873	49 150					
1874	30 050					
1875	50 800					

Digitized by Google

ausfuhr auf den Hauptströmen.

Handels und der Schiffahrt Stettins von 1786—1840. Ältere preußische Statistik kammerberichte.)

Stettin			Danzig				
Ausfuhr über See		Im Jahre	Zufuhr von Getreide, Hülsenfrüchten und Sämereien vom In- u. Auslande			Ausfuhr über See	
Weizen und Roggen Tonnen	Gerste und Hafer Tonnen		auf der Weichsel Tonnen	per Eisenbahn Tonnen	aus Rußland Tonnen	Getreide u. s. w. Tonnen	davon Weizen u. Roggen Tonnen
4 100	1 850		.	.	.	.	.
850	1 000		.	.	.	.	.
7 700	1 900		.	.	.	.	.
11 650	1 400		.	.	.	.	.
28 750	6 850		.	.	.	.	.
45 150	6 600		.	.	.	.	.
29 650	8 300		.	.	.	.	.
33 150	12 900		.	.	.	.	.
37 350	11 300	1859	103 300	23 250	78 300	128 000	118 900
71 900	17 900	1860	171 600	54 200	120 600	210 450	181 200
140 900	24 750	1861	214 950	57 200	126 100	242 550	207 400
126 950	46 850	1862	276 900	61 400	175 200	312 900	287 050
121 350	27 250	1863	226 350	99 050	115 200	304 250	267 650
69 350	17 200	1864	194 200	77 950	113 500	217 300	204 700
71 000	29 050	1865	191 800	69 550	144 500	260 950	242 250
94 600	56 900	1866	122 050	85 400	35 750	195 050	152 750
172 250	29 300	1867	123 750	63 600	86 000	159 750	143 150
183 650	59 800	1868	113 100	97 750	66 850	164 600	133 750
		1869	143 300	72 800	.	179 950	144 000
		1870	172 200	63 300	.	217 900	176 100
		1871	229 400	61 200	.	272 400	237 400
		1872	142 500	54 800	.	139 400	126 300
		1873	66 400	60 900	.	111 200	84 600
		1874	92 100	65 700	.	123 200	100 400
		1875	126 900	88 300	.	161 100	147 100
		1876	86 600	69 400	.	122 700	115 700

Digitized by Google

Anlage 2 (zu Seite 146).

Schiffs- und Güterverkehr 1873—99 nach den Angaben der Reichsstatistik.

Durchgangs- oder Hafenorte	Durchschnittlich in den Jahren	Zu Berg: Anzahl der beladenen Frachtschiffe	Zu Berg: Anzahl der unbeladenen Frachtschiffe	Zu Berg: Durchschnittliche Tragfähigkeit derselben Tonnen	Zu Berg: Güter ohne Floßholz in 1000 Tonnen	Zu Berg: Floßholz in 1000 Tonnen	Zu Thal: Anzahl der beladenen Frachtschiffe	Zu Thal: Anzahl der unbeladenen Frachtschiffe	Zu Thal: Durchschnittliche Tragfähigkeit derselben Tonnen	Zu Thal: Güter ohne Floßholz in 1000 Tonnen	Zu Thal: Floßholz in 1000 Tonnen
Schmaleningken	1876/80	354	1 439	90	18,0	—	1 906	31	98	139,7	480,1
Zollgrenze (Memel)	1881/85	307	1 092	101	15,6	—	1 489	18	101	104,1	521,7
Durchgegangen	1886/90	103	1 065	106	5,2	—	1 290	14	104	87,6	725,2
	1891/95	100	858	111	5,7	—	1 047	19	109	84,2	609,3
	1896/99	125	849	120	8,3	—	1 071	12	117	89,6	735,2
Königsberg (Pregel)	1882/85	6 008	497	27	108,1	0,4	3 985	62	58	190,9	125,6
Angekommen	1886/90	5 299	365	29	111,4	—	3 434	13	66	170,8	208,0
	1891/95	5 613	291	27	101,4	—	3 370	—	70	163,5	222,1
	1896/99	6 247	194	45	242,2	—	3 239	—	75	172,7	269,5
Thorn	1873/75	756	153	88	37,2	—	1 344	6	94	124,2	1 101,2
Zollgrenze (Weichsel)	1876/80	1 035	266	94	57,8	—	1 467	47	105	154,1	756,7
Durchgegangen	1881/85	864	116	112	52,2	—	1 032	53	103	89,2	868,8
	1886/90	469	279	116	28,9	—	1 119	10	107	80,1	783,1
	1891/95	430	107	129	31,6	—	712	10	120	63,0	680,8
	1896/99	449	14	140	44,4	—	437	24	126	41,3	842,3

Bromberger Kanal	1873/75	1 222	155	82	71,7	453,8	487	924	82	21,2	—	—	—
Zu Berg: nach d. Netze	1876/80	767	190	86	57,6	350,8	501	518	86	26,9	—	—	—
Zu Thal: n. d. Weichsel	1881/85	722	296	89	59,5	402,8	514	358	93	34,9	2,4	2,4	2,4
Durchgegangen	1886/90	445	419	101	42,0	477,6	359	210	112	30,0	1,6	1,6	1,6
	1891/95	518	389	117	51,1	340,3	198	258	126	14,1	3,4	3,4	3,4
	1896/99	861	563	128	90,9	418,4	440	406	134	38,8	3,7	3,7	3,7
Küstrin (Warthe)	1873/75	822	1 514	87	51,8	—	2 314	40	90	157,3	.	.	.
Durchgegangen	1876/80	833	1 729	93	60,6	—	2 503	70	94	192,0	.	.	.
	1881/85	878	1 528	104	71,3	—	2 233	94	104	205,0	272,4	272,4	272,4
	1886/90	819	1 489	118	76,8	—	2 088	92	118	235,1	380,5	380,5	380,5
	1891/95	880	1 585	135	98,1	—	2 127	88	136	258,9	215,3	215,3	215,3
	1896/99	1 134	2 448	138	145,3	—	3 091	100	148	395,9	201,6	201,6	201,6
Eberswalde	1873/75	8 808	4	84	717,8	98,3	520	1 439	76	20,6	0,1	.	.
(Finow-Kanal)	1876/80	9 166	61	91	870,9	—	274	2 033	91	22,4	.	.	.
Zu Berg: nach d. Havel	1881/85	10 159	77	101	1 045,7	49,4	172	1 765	99	12,1	1,8	1,8	1,8
Zu Thal: nach d. Oder	1886/90	14 444	40	102	1 528,0	62,6	145	1 906	115	10,6	1,8	1,8	1,8
	1891/95[1]	10 090	79	134	1 398,9	51,8	215	1 226	134	19,2	1,5	1,5	1,5
Durchgegangen	1896/99	11 804	62	143	1 655,9	50,2	3 542	6 117	142	459,4	2,8	2,8	2,8
Breslau (Oder)	1880/83	1 157	657	.	65,8	.	1 297	.	.	113,2	.	.	.
Zu Berg: Angekommen	1884/86	1 790	1 278	.	130,3	.	2 055	.	.	291,3	.	.	.
	1888	2 031	2 837	.	181,1	—	3 889	656	.	495,1	0,7	0,7	0,7
Zu Thal: Abgegangen	1889/90	2 454	3 890	126	240,2	—	5 202	932	132	733,5	3,4	3,4	3,4
	1891/95	2 999	5 652	154	295,0	—	7 640	1 064	150	1034,7	0,2	0,2	0,2
	1896/99	2 590	5 130	179	368,6	—	4 562	1 179	179	873,9	—	—	—

[1] Zu Thal nur für die Jahre 1894/95.

Digitized by Google

Anlage 2 (Fortsetzung).

Durchgangs- oder Hafenorte	Durchschnittlich in den Jahren	Zu Berg: Anzahl der beladenen Frachtschiffe	Zu Berg: Anzahl der unbeladenen Frachtschiffe	Zu Berg: Durchschnittliche Tragfähigkeit derselben Tonnen	Zu Berg: Güter ohne Floßholz in 1000 Tonnen	Zu Berg: Floßholz in 1000 Tonnen	Zu Thal: Anzahl der beladenen Frachtschiffe	Zu Thal: Anzahl der unbeladenen Frachtschiffe	Zu Thal: Durchschnittliche Tragfähigkeit derselben Tonnen	Zu Thal: Güter ohne Floßholz in 1000 Tonnen	Zu Thal: Floßholz in 1000 Tonnen
Berlin (Spree) Angekommen	1873/75	25 647	1 116	.	2 008,3	41,2	11 221	391	.	741,8	23,3
	1876/80	25 146	1 433	.	2 215,4	22,9	9 655	778	.	733,3	18,7
	1881/85	18 947	733	104	1 915,7	5,6	11 558	828	99	1 043,2	12,4
	1886/90	21 992	1 287	114	2 594,0	3,4	13 704	1 247	115	1 556,2	8,1
	1891/95	19 697	1 079	133	2 618,1	4,4	13 978	1 955	137	1 913,4	8,9
	1896/99	19 351	1 475	147	2 895.1	2,4	12 110	1 583	161	2 022,6	0,8
Rathenower Schleuse (Havel) Durchgegangen	1873/75	2 155	698	.	208,0	—	257	998	.	33,6	0,6
	1876/80	2 357	241	103	208,5	—	604	642	86	45,7	0,9
	1881/85	2 641	278	124	292,0	—	670	559	124	75,3	1,3
	1886/90	4 076	174	126	477,6	0,0	859	599	131	100,5	0,6
	1891/95	4 831	209	165	738,0	0,4	2 289	1 689	171	287,5	15,2
	1896/99	6 423	234	188	1 220,0	—	3 522	2 581	194	527,1	13,1
Schandau Zollgrenze (Elbe) Durchgegangen	1872/75	500	1 918	.	30,6	—	3 142	5	.	429,2	154,5
	1876/80	429	3 363	.	32,0	—	4 314	—	.	802,8	147,9
	1881/85	997	4 637	238	170,6	—	6 586	4	243	1 445,7	180,0
	1886/90	1 295	6 121	250	213,1	—	8 122	6	246	1 996,7	296,9
	1891/95	1 578	6 643	277	285,0	—	8 593	8	272	2 117,4	295,5
	1896/99	2 523	5 735	309	441,4	—	8 582	37	298	2 679,0	283,2

Magdeburg (Elbe) Angekommen	1877/80	2 631	235	.	205,8	0,9	1 553	268	.	271,7	21,3
	1881/85	3 221	425	200	369,8	0,0	1 795	52	200	351,4	22,3
	1886/90	4 095	710	201	562,3	—	1 459	307	200	373,8	38,9
	1891/95	4 193	353	227	705,6	—	1 281	153	286	365,1	15,2
	1896/99	5 035	314	262	947,3	—	1 244	1	318	401,5	15,2
Hamburg-Entenwärder (Oberelbe) Durchgegangen	1872/75	4 821	116	143	438,0	0,7	2 753	986	143	256,4	34,4
	1876/80	6 186	364	145	597,4	0,4	4 887	790	145	575,6	13,9
	1881/85	15 597	919	160	1 171,6	4,7	13 971	1 625	96	1 101,8	8,7
	1885/90	14 868	2 954	115	2 414,9	1,4	15 056	2 409	110	1 365,8	13,6
	1891/95	12 925	6 332	136	1 720,1	0,0	13 758	4 882	126	1 609,2	18,6
	1896/99	14 760	7 029	162	2 757,6	0,1	17 473	6 832	141	2 330,2	17,3
Emmerich Zollgrenze (Rhein) Durchgegangen	1873/75	.	.	.	817,6	—	13 287	.	.	1 554,2	12,8
	1876/80	6 450	.	.	1 108,2	—	14 822	.	.	2 020,3	17,8
	1881/85	7 666	7 589	193	1 726,1	—	14 793	345	201	2 593,5	30,7
	1886/90	9 419	6 387	229	2 461,6	0,4	14 793	893	229	2 760,2	29,2
	1891/95	11 311	4 741	330	4 003,6	3,5	13 932	2 179	320	3 021,3	26,7
	1896/99	15 886	4 520	463	7 370,0	2,9	15 451	5 084	452	3 627,0	

Digitized by Google

Anlage 3 (zu Seite 152).

Anteil der wichtigsten landwirtschaftlichen Massengüter

(Düngemittel, Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Kartoffeln, Mehl- und Mühlenfabrikate, Zucker, Melasse und Sirup)

am Gesamt-Güterverkehr zu Wasser in Prozenten bei:

In den Jahren	Schmalleningken, Thorn u. Pogorzelitze (Zollgrenze gegen Rußland)		Danzig (Weichsel)		Bromberger Kanal		Küstrin (Warthe)		Küstrin (Oder) und Oder-Spree-Verbindung		Eberswalde (Finow-Kanal)		Berlin (Ober- u. Unterspree)		Schandau (Elbe) Zollgrenze		Hamburg (Oberelbe)	
	z. Berg	t. Thal	z. Berg	t. Thal	nach d. Netze	nach d. Weichsel	z. Berg	t. Thal	z. Berg u. n. d. Oder	t. Thal u. n. d. Spree	nach der Oder	nach der Havel	Verf.	Empf.	Berg zu	zu Thal	zu Berg	zu Thal
1878	0,5	8,6	1,1	27,2	5,0	1,7	6,1	22,6	3,1	20,1	0,9	12,5	.	.	2,1	4,3	11,2	55,5
1879	0,6	13,3	0,8	43,1	8,7	0,9	3,2	26,7	3,3	26,7	1,6	27,8	14,4[1]	11,1[1]	3,5	5,9	10,4	54,5
1880	0,7	4,6	1,1	20,9	3,5	0,7	.	.	4,4	19,8	2,1	22,5	11,4[1]	7,3[1]	2,1	8,4	10,4	43,8
1881	0,6	2,9	1,4	15,5	4,1	1,9	3,7	21,0	3,5	20,7	1,2	17,3	11,4[1]	4,5[1]	1,2	9,5	8,9	40,6
1882	0,1	7,5	0,8	20,1	7,3	6,3	6,5	14,0	4,6	18,6	3,0	20,3	23,9[1]	5,8[1]	0,7	10,5	15,6	36,5
1883	0,3	8,8	1,7	24,0	4,3	4,9	6,4	9,8	5,4	20,6	2,7	25,9	30,7[1]	7,9[1]	3,8	11,2	21,7	43,5
1884	1,0	5,1	1,5	20,9	3,3	10,3	4,6	6,5	9,2	22,1	6,5	24,5	33,0[1]	9,5[1]	11,8	11,6	31,8	44,6
1885	0,6	7,6	2,1	23,8	4,2	6,7	4,9	9,9	3,6	22,4	1,1	22,8	35,7	10,4	6,0	9,6	23,3	42,6
1886	0,7	5,9	2,4	29,8	3,0	5,3	2,9	8,6	4,7	20,9	4,4	19,7	29,1	6,4	4,9	8,1	20,5	41,5
1887	1,2	5,3	3,3	31,2	3,0	6,3	2,8	9,3	4,7	19,5	9,5	20,7	37,4	7,6	5,1	7,2	22,0	38,2
1888	1,5	4,9	2,0	31,7	2,2	4,2	2,9	11,3	5,2	25,3	2,6	22,8	41,7	7,5	1,3	7,8	18,7	41,5
1889	1,2	3,1	2,1	19,0	0,7	6,1	4,5	7,0	9,3	15,5	5,7	16,8	34,6	7,8	2,4	10,2	33,7	46,4
1890	1,3	2,0	3,9	16,0	0,7	6,8	2,1	5,4	6,4	13,3	2,6	13,9	28,8	6,0	5,5	11,0	30,6	51,8
1891	2,2	4,1	5,8	26,1	1,1	9,1	2,6	8,0	8,3	12,3	.	12,2	31,6	7,1	1,6	13,2	36,6	56,4
1892	2,4	1,4	7,6	13,7	1,4	15,8	6,4	5,1	8,9	10,6	.	7,1	33,5	6,7	4,7	10,4	36,0	52,5
1893	1,7	4,3	5,7	19,6	1,5	5,8	3,0	12,2	7,2	14,6	.	13,4	18,7	6,4	4,7	12,5	26,5	63,2
1894	1,5	4,6	6,5	26,6	1,9	10,8	3,6	16,0	12,7	12,2	10,1	13,5	34,9	8,7	12,7	11,6	39,0	59,4
1895	1,9	3,6	12,6	20,9	1,5	8,0	4,2	17,4	12,8	10,8	12,5	11,4	31,8	9,1	13,9	13,1	42,2	65,5
1896	2,9	2,4	7,8	24,8	3,2	25,4	2,9	21,0	13,3	15,2	5,8	18,1	23,8	7,4	18,7	14,5	39,1	66,3
1897	3,6	1,7	8,1	22,4	4,4	24,9	2,6	23,6	15,2	15,0	5,9	15,3	26,1	8,0	26,4	11,1	34,7	61,9
1898	2,5	1,1	8,8	20,5	3,7	30,4	7,0	21,7	11,5	16,1	6,8	12,5	19,8	7,1	22,7	10,2	31,8	57,1
1899	1,8	1,4	8,3	22,3	6,0	56,1	8,7	31,2	16,2	18,3	7,1	17,4	20,7	7,0	16,5	13,1	23,8	56,3

[1] Bis 1884 ist Zucker, Melasse und Sirup in diesen Angaben nicht enthalten.

Digitized by Google

Anlage 4 (zu Seite 164).

		1		2			3			4	5				6			
		a	b	a	b	c	a	b	c		a	b	c	d	a	b	c	d
		Länge		Bewegte Güter im Jahre 1898			Von der Masse der bewegten Güter entfallen auf			Landwirtschaftliche Güter absolut	Von den bewegten landwirtschaftlichen Gütern entfallen auf				Auf 100 ha landwirtschaftl. genutzte Fläche kommen beförderte Düngemittel	Im Verhältnis zur Erntemenge des Jahres 1897 wurden bewegt im Jahre 1898		
		absolut	auf 1000 qkm Grundfläche	absolut	pro km Verkehrsweg	pro Kopf der Bevölkerung	Landwirtschaftliche Güter	Holz, Kohlen und Petroleum	alle übrigen		Düngemittel	Getreide und Sämereien	andere landwirtschaftl. Produkte	landwirtschaftliche Fabrikate		Weizen und Roggen	Hafer und Gerste	Kartoffeln
		km	km	1000 Tonnen	100 Tonnen	Tonnen	%	%	%	1000 Tonnen	%	%	%	%	Tonnen	%	%	%
Ost- und West-Preußen	Eisenbahnen	3500,1	56,0	6 337,3	18,1	2,495	39,0	31,8	29,2	2470,4	9,5	35,27	33,33	21,9	5,72	45,9	44,15	4,48
	Wasserstraßen	1608,6	25,6	2 402,8	14,9		11,42	81,1	7,58	274,2	2,24	33,93	7,17	56,48				
Pommern	Eisenbahnen	1731,7	57,5	3 877,2	22,4	2,46	32,93	31,0	36,07	1276,4	20,87	24,83	37,18	17,12	13,04	28,36	21,97	5,67
Posen	Eisenbahnen	2049,2	70,7	5 688,2	28,4	3,564	46,7	30,98	22,32	2658,7	12,5	21,3	49,4	16,8	15,92	61,48	54,4	9,7
	Wasserstraßen	768,9	31,1	831,6	10,8		21,24	58,6	20,16	170,7	0,06	40,9	3,7	55,34				
Schlesien	Eisenbahnen	3881,3	96,3	32 886,7	84,7	7,96	10,98	64,1	24,92	3608,3	15,31	21,97	41,73	21,35	22,86	46,23	45,2	6,45
	Wasserstraßen	506,9	12,6	2 267,5	44,7		19,66	57,4	22,94	445,4	8,24	26,16	0,65	64,95				
Brandenburg	Eisenbahnen	3416,2	85,6	12 489,4	36,5	4,97	20,4	48,3	31,3	2545,2	16,75	25,4	38,5	19,35	22,18	73,2	103,5	16,75
	Wasserstraßen	1322,9	33,2	7 637,8	57,7		19,75	41,7	39,55	1506,7	5,11	43,3	4,66	46,93				
Königreich Sachsen	Eisenbahnen	2408,6	160,6	20 103,7	80,8	5,57	11,64	50,7	37,66	2338,0	12,9	29,06	19,94	28,1	31,49	139,2	79,8	11,38
	Wasserstraßen	136,2	9,1	1 007,4	74,0		24,6	29,4	46,0	247,7	6,32	61,4	4,38	27,9				

Digitized by Google

Anlage 5 (zu Seite 170). **Oſt- und**

E = Eiſenbahnen W = Waſſerſtraßen Poſition 1—14 in Tonnen Poſit. 14—18 in 1000 Tonnen		Oſt- und Weſtpreußen ein-					
		E Nahverkehr		E Übriges Inland		E Ausland	
		Verſ.	Empf.	Verſ.	Empf.	Verſ.	Empf.
1) Düngemittel aller Art	1896	121 523	129 475	13 660	57 708	3 855	1 462
	1897	133 770	141 393	19 388	66 978	3 943	1 122
	1898	134 040	141 560	18 004	68 055	3 323	1 551
	1899	124 036	131 287	17 437	75 927	3 425	2 383
2) Weizen	1896	140 903	129 448	3 117	240	24	116 331
	1897	144 825	134 201	943	146	38	80 849
	1898	125 261	119 750	1 140	2 392	283	95 400
	1899	136 997	132 619	335	1 169	75	3 794
3) Roggen	1896	127 950	118 158	3 658	227	—	41 130
	1897	146 797	134 912	6 742	274	176	6 747
	1898	138 581	134 607	4 264	10 058	136	37 498
	1899	147 767	138 724	7 218	8 518	12	54 894
4) Hafer	1896	47 074	44 859	11 451	87	17	23 173
	1897	34 976	34 113	3 890	423	13	26 759
	1898	53 884	52 391	5 236	401	—	14 442
	1899	83 173	81 334	9 023	1 392	—	40 196
5) Gerſte, auch Malz	1896	49 029	44 292	6 933	501	1	50 558
	1897	59 962	56 709	6 504	635	927	56 082
	1898	54 523	50 546	7 123	2 195	113	64 410
	1899	67 953	64 723	5 003	2 703	1 131	30 646
6) Anderes Getreide, Hülſenfrüchte, Sämereien	1896	72 142	67 901	3 276	2 798	572	176 582
	1897	85 633	83 076	5 296	4 751	785	139 715
	1898	78 674	74 366	5 936	6 682	944	156 656
	1899	57 922	55 925	3 126	4 379	1 049	179 752
7) Flachs, Hanf u. ſ. w. Wolle (roh)	1896	12 523	12 444	28 554	777	17 665	63 514
	1897	9 135	9 004	29 436	866	16 118	58 755
	1898	7 060	6 892	28 696	1 106	13 040	63 677
	1899	6 653	6 715	32 728	809	9 488	56 769
8) E: Rüben und Schnitzel W: Stroh und Heu	1896	551 901	545 643	41	100	—	—
	1897	574 841	562 221	12	61	—	—
	1898	604 651	595 897	10	23	—	—
	1899	588 986	582 940	106	189	—	—
9) Kartoffeln	1896	40 676	20 433	41 273	607	183	1 807
	1897	47 784	33 581	29 792	706	6	5 442
	1898	58 289	43 899	40 026	1 265	2 672	8 324
	1899	66 067	64 678	19 916	7 815	741	11 049

Digitized by Google

Westpreußen.

schließlich Häfen				Ost- und westpreußische Häfen					
W				E		E		W	
Durchgangsverkehr									
auf dem Bromberger Kanal		an der Zollgrenze auf Memel u. Weichsel		Provinz Ost- und Westpreußen		Ausland			
nach der Netze	nach der Weichsel	nach dem Ausland	nach dem Inland	Vers.	Empf.	Vers.	Empf.	Abgegangen	Angekommen
645	—	1 350	—	86 458	238	2 392	—	4 870	1 080
812	5	1 612	—	97 709	1 828	2 896	280	5 102	341
—	8	1 293	—	98 703	321	2 000	332	5 524	1 625
—	—	1 020	—	90 401	809	2 074	19	4 644	1 280
1 630	—	—	18 000	6 702	50 514	21	114 047	435	21 200
1 405	—	—	20 526	2 985	54 437	—	78 846	884	28 132
1 279	310	—	10 663	10 350	55 108	—	93 454	3 794	15 519
195	592	—	11 199	7 159	55 780	—	2 703	469	17 483
2 800	130	—	13 700	1 867	57 424	—	40 717	400	20 900
2 708	—	3	2 637	897	72 529	—	6 707	260	11 869
3 373	540	—	702	10 511	66 456	27	36 540	1 923	4 520
7 397	949	—	5 909	4 014	73 424	6	53 485	123	9 694
350	—	—	630	2 239	21 100	15	22 176	150	5 700
818	—	—	57	3 366	11 602	—	22 791	1 253	1 537
8	—	3	13	2 707	33 572	—	14 148	187	2 627
1 525	—	—	371	2 111	57 547	—	39 629	48	3 065
715	110	—	550	7 304	15 988	—	47 333	1 300	2 200
280	200	—	1 332	19 182	10 534	12	47 287	3 202	2 455
967	250	—	693	16 875	13 232	13	58 887	1 913	2 023
3 972	—	—	1 464	11 309	25 086	1	27 835	1 461	2 463
425	110	70	9 000	12 889	14 606	356	161 167	825	12 500
603	130	69	9 857	34 117	11 714	513	131 375	2 382	12 949
10	1 110	105	7 286	31 890	16 720	693	144 495	2 974	12 686
1 585	140	163	9 699	22 132	19 746	617	173 711	2 577	14 151
—	10	20	210	653	2 312	1 914	61 497	600	500
3	3	—	136	615	1 551	14 612	56 725	491	448
3	33	158	95	636	1 765	11 615	60 033	713	364
2	10	—	222	511	1 908	8 369	54 147	2 077	244
—	—	—	—	2 609	2 187	—	—	—	5 115
—	—	—	—	3 242	2 191	—	—	—	6 226
—	—	—	—	2 974	3 629	—	—	2	5 443
—	68	50	—	2 677	596	—	—	6	5 465
340	—	—	20	13	6 809	—	—	220	5 510
—	—	1	1	463	10 810	—	23	192	5 626
465	—	—	649	434	13 443	—	44	77	4 285
95	—	8	—	858	12 567	—	73	105	5 802

Digitized by Google

Anlage 5 (Fortsetzung). **Ost- und**

E = Eisenbahnen W = Wasserstraßen Position 1—14 in Tonnen Posit. 15—18 in 1000 Tonnen		Ost- und Westpreußen ein-					
		E Nahverkehr		E Übriges Inland		E Ausland	
		Vers.	Empf.	Vers.	Empf.	Vers.	Empf.
10) Obst und Gemüse	1896	1 252	1 244	966	1 952	254	1 157
	1897	2 342	2 192	3 550	1 307	296	1 102
	1898	1 738	1 808	1 288	1 115	302	2 638
	1899	2 400	2 251	2 898	1 553	525	2 334
11) Branntwein	1896	35 237	33 618	3 620	869	170	1 737
	1897	33 094	31 869	4 043	460	187	1 070
	1898	40 632	39 787	7 045	565	202	980
	1899	38 272	37 801	6 536	461	125	166
12) Mehl und andere Mühlenfabrikate	1896	214 457	178 473	21 024	1 019	255	132 150
	1897	213 969	188 262	18 911	1 089	425	117 475
	1898	192 764	173 327	19 780	2 045	483	81 233
	1899	198 909	180 838	31 435	2 649	1 008	107 861
13) Zucker, Melasse und Sirup	1896	117 756	129 611	1 331	27 240	2	67 585
	1897	135 255	143 031	1 142	28 299	39	19 330
	1898	127 776	135 557	1 112	14 012	2	21 291
	1899	114 406	112 993	1 364	14 352	28	18 671
14) Fette Öle und Fette	1896	4 904	5 295	644	457	845	116
	1897	4 516	4 964	1 297	749	1 326	56
	1898	4 435	4 738	1 333	1 740	3 008	63
	1899	4 216	4 615	1 109	884	2 534	58
15) Petroleum und andere Mineralöle	1896	18,6	18,7	0,8	3,2	0,1	0,1
	1897	19,8	20,3	2,2	4,1	0,0	0,1
	1898	19,3	19,4	2,3	3,0	0,1	0,3
	1899	26,4	23,7	4,5	4,6	0,1	1,2
16) Kohlen aller Art, Koks, Torf	1896	134,9	134,2	2,2	691,2	3,2	0,0
	1897	150,3	150,2	11,3	908,3	4,4	0,0
	1898	130,1	130,6	8,5	1 151,4	5,2	0,0
	1899	144,9	144,8	7,6	1 235,1	20,5	0,1
17) Holz aller Art	1896	315,9	277,0	178,6	5,3	1,6	47,8
	1897	350,1	306,2	188,5	5,1	2,2	54,5
	1898	392,6	344,0	219,3	9,5	2,1	55,6
	1899	457,3	399,2	220,6	16,5	2,6	58,9
Überhaupt beförderte Güter	1896	2 763,2	2 659,4	432,8	1 003,2	169,0	774,2
	1897	2 894,1	2 829,8	480,7	1 320,8	168,8	637,6
	1898	3 098,2	3 052,4	560,5	1 623,3	203,7	673,0
	1899	3 259,3	3 205,6	584,0	1 728,8	232,7	655,9

Digitized by Google

Westpreußen.

schließlich Häfen				Ost- und westpreußische Häfen					
W Durchgangsverkehr				E		E		W	
auf dem Bromberger Kanal		an der Zollgrenze auf Memel u. Weichsel		Provinz Ost- und Westpreußen		Ausland			
nach der Netze	nach der Weichsel	nach dem Ausland	nach dem Inland	Verf.	Empf.	Verf.	Empf.	Abgegangen	Angekommen
160	10	245	20	213	358	76	42	2 275	2 235
—	6	—	193	145	1 087	5	956	803	2 542
1	5	—	144	169	788	47	1 600	928	3 208
2	42	—	50	206	952	87	1 862	719	3 711
—	15	—	—	2 066	17 369	154	1 240	2 160	3 370
—	—	—	—	1 802	16 382	160	799	1 728	2 977
2	5	—	—	1 856	20 189	195	337	1 696	3 083
120	—	—	—	2 017	16 286	107	70	1 471	2 053
6 305	515	16	1 320	49 045	23 695	110	76 174	5 870	8 700
7 939	393	97	1 451	57 058	28 187	88	76 224	6 425	9 159
10 135	355	84	1 115	50 973	24 915	244	49 794	6 679	5 321
10 066	1 619	5	606	50 234	23 498	684	75 449	7 653	9 083
3 390	3 870	—	3 910	5 540	95 003	—	65 925	12 050	67 800
4 501	6 166	—	2 274	4 485	102 205	38	18 954	12 166	87 019
3 946	10 558	—	4 404	6 293	90 538	—	21 131	11 339	111 162
7 297	44 514	1	4 848	7 417	70 042	26	18 666	13 837	120 987
176	510	1240	—	2 177	1 418	700	12	5 520	2 675
110	587	2964	8	2 300	689	1 121	25	6 912	2 198
234	798	1505	15	2 532	852	2 650	31	10 316	2 257
163	928	1604	8	2 185	1 067	2 177	22	9 277	2 931
0,6	0,2	—	0,0	15,0	0,4	0,0	0,1	23,9	0,1
0,5	—	0,0	—	16,7	0,2	0,0	0,0	27,1	0,6
0,7	—	—	—	15,8	0,4	0,1	0,1	25,0	0,8
0,4	—	—	—	16,0	1,4	0,1	0,4	11,9	2,0
4,1	0,4	6,6	—	86,1	1,8	2,8	—	152,0	3,2
3,8	0,5	7,8	—	96,9	2,4	3,8	0,0	170,2	7,8
3,5	0,4	6,4	—	96,3	2,2	3,8	0,1	161,6	4,5
2,1	0,2	9,2	—	105,1	1,7	13,2	0,1	198,7	2,0
489,2	1,6	0,2	1 563,0	19,0	53,9	—	29,9	11,6	655,7
448,1	3,9	0,1	1 751,5	29,4	65,5	0,0	35,3	11,7	1 196,5
503,2	6,0	0,1	1 605,1	30,5	64,0	0,0	31,8	16,7	1 297,0
441,2	5,0	0,1	1 652,7	58,1	69,2	0,4	38,6	25,3	911,4
519,8	18,2	50,7	1 640,5	515,2	426,9	87,6	651,6	378,1	936,1
488,7	27,2	47,8	1 805,1	590,7	463,0	99,7	524,8	399,6	1 552,2
540,6	39,6	54,1	1 671,0	620,9	503,3	124,0	557,0	412,0	1 642,8
488,1	85,0	58,4	1 717,1	629,8	530,0	137,5	549,8	449,5	1 654,2

Digitized by Google

Anlage 9 (zu Seite 188).

Elbhäfen.

E = Eisenbahnen
W = Wasserstraßen
Position 1—14 in Tonnen
Posit. 15—18 in 1000 Tonnen

			E Nahverkehr (Schleswig-Holstein, Hannover, Oldenburg)		E Übriges Inland		W Durchgang auf der Elbe bei Hamburg-Entenwärder zu Berg und Harburg		W zu Thal
			Verf.	Empf	Verf.	Empf.	Abgeg. zu Berg Verf.	Angek. zu Thal Empf.	
1)	Düngemittel aller Art	1896	124 317	18 297	145 167	9 431	235 811	278 921	
		1897	128 068	19 284	160 174	16 190	283 597	318 491	
		1898	114 140	6 955	161 588	11 579	226 048	358 736	
		1899	113 360	7 978	180 816	7 753	290 132	370 560	
2)	Weizen	1896	27 310	4 048	966	1 330	170 827	906	
		1897	18 313	7 338	581	3 716	118 657	12 219	
		1898	10 830	4 742	3 421	1 843	155 913	5 840	
		1899	9 490	8 756	3 391	4 499	126 556	22 121	
3)	Roggen	1896	27 984	1 278	504	3 224	261 596	1 058	
		1897	23 559	1 713	391	3 773	261 081	2 594	
		1898	20 776	2 655	591	2 461	231 774	653	
		1899	11 451	3 405	168	3 516	76 977	1 851	
4)	Hafer	1896	2 535	5 902	153	6 765	78 983	578	
		1897	2 997	2 243	316	6 297	89 357	1 652	
		1898	2 323	3 158	204	6 439	114 670	1 071	
		1899	1 107	4 436	141	10 343	7 764	2 711	
5)	Gerste, auch Malz	1896	13 447	447	1 462	1 564	131 767	58 974	
		1897	23 125	540	3 918	799	156 679	68 121	
		1898	21 718	2 476	4 749	2 962	172 596	68 036	
		1899	21 455	2 317	3 433	2 357	127 941	56 478	
6)	Anderes Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien	1896	37 547	2 438	17 226	7 289	299 357	7 948	
		1897	78 546	2 501	33 514	8 320	475 871	13 622	
		1898	68 232	3 241	26 442	4 522	599 602	5 907	
		1899	68 126	1 848	16 025	5 737	580 659	9 405	
7)	Flachs, Hanf u. s. w. Wolle (roh)	1896	10 063	603	20 354	1 456	73 838	2 517	
		1897	12 932	988	19 921	1 557	68 914	1 949	
		1898	10 020	1 663	21 885	1 853	94 420	1 807	
		1899	10 924	2 250	16 266	2 757	81 799	2 679	
8)	E: Rüben und Schnitzel W: Stroh und Heu	1896	198	739	72	2 033	29	2 220	
		1897	178	719	16	1 786	4	3 794	
		1898	239	517	52	342	—	2 429	
		1899	146	350	181	563	220	1 329	
9)	Kartoffeln	1896	226	34 190	1 099	20 917	17	854	
		1897	281	40 467	1 380	31 689	26	3 600	
		1898	302	47 993	1 636	87 570	36	12 030	
		1899	446	42 739	2 793	44 153	87	7 397	

Digitized by Google

Anlage 6 (zu Seite 174).

Posen.

E		E		E		W		W	
						Durchgangsverkehr an der			
Nahverkehr		Übriges Inland		Ausland		Westgrenze (Warthe-Küstrin)		Ostgrenze (Bromberger Kanal u. Warthe-Pogorzelice)	
Verf.	Empf.	Verf.	Empf.	Verf.	Empf.	Verf.	Empf.	Verf.	Empf.
96 620	91 367	1 842	200 550	535	1 684	—	120	110	645
111 283	107 021	1 673	202 104	932	2 323	—	—	65	812
101 449	100 290	1 232	214 534	171	1 705	—	100	8	—
103 254	101 385	1 995	262 051	208	643	—	—	—	—
66 604	52 118	9 132	375	2	1 128	2 220	220	—	1 805
71 837	54 654	14 653	424	220	749	2 990	—	—	1 684
78 184	57 598	17 095	1 043	1 152	918	3 010	280	310	1 420
84 179	63 697	11 481	257	607	88	2 280	—	592	293
108 926	68 671	102 550	206	912	50	59 800	—	130	3 820
128 358	93 878	87 120	202	12 735	55	60 590	—	—	7 289
150 278	97 308	99 318	874	23 413	266	45 890	500	540	3 373
158 426	113 092	114 708	269	5 805	60	109 440	—	949	7 486
17 241	14 292	9 476	445	—	20	1 390	—	—	350
16 187	12 915	8 110	176	1 221	133	1 100	—	—	818
15 908	12 588	9 710	215	10	—	750	100	—	8
24 681	18 623	20 278	236	1	—	12 160	100	—	1 525
35 568	27 256	28 190	347	—	805	2 510	120	110	745
37 857	25 614	21 957	345	—	321	2 060	650	200	352
50 920	33 297	33 064	819	81	539	5 570	780	250	977
56 969	37 944	34 326	785	10	187	16 960	—	—	4 022
22 568	24 968	8 099	6 271	20	5 440	600	1 700	110	425
30 074	33 339	8 439	7 979	42	5 501	480	8 660	162	606
28 843	36 156	9 141	7 221	85	9 569	—	12 700	1 110	84
32 162	31 062	12 450	4 745	35	4 961	1 840	13 340	140	1 652
2 424	825	999	216	301	38	—	—	10	—
2 988	1 064	1 346	287	169	16	—	—	3	3
2 139	1 024	1 396	301	160	10	—	—	33	3
2 099	1 026	1 853	269	91	56	—	—	10	2
889 124	882 468	12 906	885	710	40	—	—	—	—
1 000 756	992 827	9 349	1 682	988	—	—	—	—	—
1 011 248	1 007 223	9 034	404	980	1 426	—	—	—	—
838 489	841 154	17 807	692	850	45	—	—	68	—
132 748	114 420	20 929	69	2 267	103	9 575	650	—	865
134 070	101 476	45 764	2 313	598	174	4 695	30	—	1 123
178 350	121 183	33 337	1 523	4 056	441	6 209	760	—	1 096
212 502	158 539	22 306	2 028	811	635	6 410	540	—	95

Digitized by Google

Anlage 9 (Fortsetzung).

Elbhäfen.

E = Eisenbahnen W = Wasserstraßen Position 1—14 in Tonnen Posit. 15-18 in 1000 Tonnen		E Nahverkehr (Schleswig-Holstein, Hannover, Oldenburg) Verf.	E Nahverkehr (Schleswig-Holstein, Hannover, Oldenburg) Empf.	E Übriges Inland Verf.	E Übriges Inland Empf.	W Durchgang auf der Elbe bei Hamburg-Entenwärder zu Berg und Harburg zu Berg Abgeg. Verf.	W Durchgang auf der Elbe bei Hamburg-Entenwärder zu Thal und Harburg zu Thal Angek. Empf.
10) Obst und Gemüse	1896	784	2 867	12 920	10 435	2 560	14 680
	1897	1 170	4 513	19 203	13 060	3 495	11 330
	1898	2 496	4 858	22 214	16 336	2 525	11 594
	1899	3 139	2 117	31 654	12 056	1 305	7 443
11) Branntwein	1896	1 158	1 057	1 020	6 921	819	13 591
	1897	1 262	1 219	1 118	12 510	786	15 964
	1898	1 153	1 164	892	7 375	799	19 355
	1899	1 690	1 590	780	2 868	916	31 229
12) Mehl u. andere Mühlenfabrikate	1896	33 689	35 780	16 834	5 407	51 311	64 710
	1897	48 430	28 761	23 640	6 549	53 404	41 509
	1898	46 716	25 983	20 631	6 170	75 132	32 533
	1899	69 103	28 773	32 899	5 662	76 581	30 303
13) Zucker, Melasse und Sirup	1896	602	21 226	2 325	13 915	3 707	952 766
	1897	4 386	22 445	5 010	14 870	3 410	1112 986
	1898	724	17 345	2 359	3 598	2 652	946 271
	1899	1 407	18 060	2 202	8 754	1 729	939 317
14) Fette Öle und Fette	1896	12 176	3 160	25 795	3 820	78 144	6 308
	1897	15 407	2 915	30 603	5 608	102 665	7 629
	1898	15 295	3 251	33 176	5 863	107 061	6 976
	1899	16 797	3 331	33 505	6 601	99 087	6 926
15) Petroleum und andere Mineralöle	1896	11,4	0,3	19,8	3,6	237,1	2,7
	1897	15,1	0,3	34,7	3,6	235,3	3,8
	1898	19,6	0,9	34,0	3,9	245,9	1,1
	1899	16,9	1,1	35,5	5,2	225,4	1,2
16) Kohlen aller Art, Koks, Torf	1896	93,9	7,5	9,0	1 080,8	77,5	39,7
	1897	116,9	10,0	13,7	1 118,6	85,0	147,4
	1898	100,8	18,5	13,1	1 250,8	80,0	183,0
	1899	130,6	19,5	19,8	1 174,9	115,7	168,9
17) Holz aller Art	1896	23,6	26,8	46,0	74,8	61,9	162,0
	1897	24,8	11,3	25,1	93,0	93,8	142,0
	1898	34,9	27,9	20,6	72,7	79,8	172,9
	1899	26,9	27,9	29,7	85,2	77,0	181,3
18) Überhaupt beförderte Güter	1896	669,3	439,6	735,6	1 845,7	2 553,9	2 098,5
	1897	804,5	466,9	852,7	1 884,2	2 887,9	2 548,2
	1898	792,3	510,3	854,4	2 076,3	3 229,7	2 540,1
	1899	832,4	599,0	916,9	2 144,1	3 109,7	2 566,5

Digitized by Google

Anlage 6 (Fortsetzung).

Posen.

E		E		E		W		W	
						Durchgangsverkehr an der			
Nahverkehr		Übriges Inland		Ausland		Westgrenze (Warthe-Küstrin)		Ostgrenze (Bromberger Kanal u. Warthe-Pogorzelice)	
Vers.	Empf.	Vers.	Empf.	Vers.	Empf.	Vers.	Empf.	Vers.	Empf.
994	1 996	972	598	—	219	—	—	10	160
1 168	1 641	1 101	539	2	240	—	—	6	—
1 152	2 027	1 292	802	—	362	—	—	5	61
1 686	2 154	1 359	1 324	—	507	—	—	42	2
28 232	27 122	29 601	2 049	347	—	2 570	—	15	—
30 035	27 990	29 015	1 110	173	—	1 630	—	—	—
30 598	28 142	30 753	1 394	115	23	1 410	—	5	99
38 220	35 166	34 479	910	405	21	1 710	—	—	120
69 370	98 291	13 073	8 473	74	38 452	13 580	2 760	525	6 535
73 493	93 521	20 936	9 298	21	53 644	12 760	2 900	393	7 939
78 954	95 312	23 729	10 858	166	45 462	15 555	7 520	355	10 165
93 521	103 969	32 543	17 943	31	51 885	19 730	12 360	1 619	10 147
107 008	62 247	49 325	2 002	—	—	39 220	—	3 870	3 390
119 499	81 234	44 982	1 745	—	—	51 120	140	6 166	4 501
141 406	106 501	32 056	4 353	—	40	54 090	—	10 555	3 946
109 946	96 735	33 090	4 052	11	20	54 360	—	44 514	7 297
1 575	1 370	553	2 056	—	5	—	—	510	196
2 109	1 836	127	2 592	—	—	—	120	597	121
1 599	1 462	197	3 027	2	—	—	—	798	254
1 870	1 623	117	2 828	13	71	—	—	928	164
5,2	6,0	0,1	7,5	—	0,1	—	3,9	0,2	0,6
5,9	6,4	0,0	7,5	—	0,0	—	4,9	0,0	0,5
6,6	7,5	0,0	6,6	—	0,2	—	6,1	—	0,8
7,0	10,7	0,0	7,1	—	0,6	—	3,1	—	0,4
7,2	54,1	0,4	1 079,2	—	0,8	1,5	31,9	0,8	4,1
11,0	62,0	1,9	1 078,3	—	0,8	1,2	25,6	1,1	3,8
12,3	65,4	1,3	1 345,4	0,5	0,3	1,3	19,2	0,6	3,5
29,4	91,7	3,3	1 424,1	0,2	0,2	—	22,3	0,3	2,1
145,9	115,5	105,1	4,2	—	1,5	468,5	1,2	1,6	489,2
167,9	134,8	86,4	9,4	0,0	3,5	426,6	1,4	3,9	478,1
156,7	135,9	99,3	8,7	—	6,3	452,1	1,5	6,0	536,6
150,0	153,3	102,2	17,1	0,0	9,5	474,0	1,7	5,0	464,8
2 242,2	2 212,1	514,0	1 598,7	13,2	69,3	610,4	132,4	18,2	519,8
2 388,7	2 401,0	602,6	1 607,3	22,8	90,2	574,5	142,0	28,8	522,0
2 648,3	2 556,8	528,0	1 914,4	37,2	90,2	603,1	157,8	40,2	602,1
2 617,8	2 613,5	583,8	2 070,1	16,2	92,5	710,1	150,1	85,3	512,4

Digitized by Google

Anlage 7 (zu Seite 178).

Schlesien.

E = Eisenbahnen W = Wasserstraßen Position 1—14 in Tonnen Posit. 15—18 in 1000 Tonnen		E Nahverkehr		E Übriges Inland		E Ausland	
		Verf.	Empf.	Verf.	Empf.	Verf.	Empf.
1) Düngemittel aller Art	1896	223 313	225 071	56 080	113 525	26 027	9 342
	1897	233 910	235 533	68 599	114 572	29 239	9 814
	1898	253 421	253 591	83 796	132 419	41 374	12 287
	1899	285 770	283 969	99 147	151 474	46 078	5 757
2) Weizen	1896	95 461	106 176	528	6 496	139	29 732
	1897	107 633	121 071	512	10 042	2 874	11 941
	1898	125 410	133 976	2 434	9 294	3 859	5 523
	1899	117 546	133 437	370	5 509	3 316	2 731
3) Roggen	1896	72 706	104 954	548	44 428	620	36 262
	1897	100 689	134 965	738	46 341	8 975	27 224
	1898	102 672	150 783	768	47 891	2 448	24 031
	1899	102 538	145 068	516	43 478	3 673	16 259
4) Hafer	1896	53 433	46 227	2 850	3 619	969	8 868
	1897	50 288	47 033	1 157	3 724	530	14 091
	1898	57 634	55 150	3 160	4 547	227	5 566
	1899	77 429	64 826	6 823	4 478	1 061	1 508
5) Gerste, auch Malz	1896	79 170	68 720	30 671	4 068	516	24 705
	1897	80 746	76 135	18 643	3 736	655	18 215
	1898	123 388	102 520	26 814	4 738	196	30 520
	1899	127 900	122 355	21 102	3 928	361	25 086
6) Anderes Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien	1896	59 162	58 781	20 840	7 069	1 377	54 032
	1897	67 817	65 723	17 796	6 459	1 486	51 684
	1898	73 684	74 165	14 765	6 952	3 975	56 258
	1899	54 251	56 575	5 614	7 550	4 094	43 829
7) Flachs, Hanf, u. s. w., Wolle (roh)	1896	20 756	21 456	3 270	12 415	4 065	17 942
	1897	21 420	22 555	3 812	12 267	3 191	19 518
	1898	20 295	20 308	4 019	11 596	5 310	22 834
	1899	20 252	20 876	4 930	13 472	3 117	19 273
8) E: Rüben und Schnitzel W: Stroh und Heu	1896	887 800	902 873	878	8 422	5 357	2 016
	1897	903 965	918 842	2 508	9 688	8 712	1 494
	1898	1 111 539	1 125 622	447	8 568	17 497	3 540
	1899	962 699	966 605	1 315	16 657	10 348	1 449
9) Kartoffeln	1896	91 965	90 338	20 844	10 303	1 220	537
	1897	98 781	108 119	5 805	21 028	1 318	17 318
	1898	95 299	120 190	15 799	14 918	2 146	14 950
	1899	95 057	111 741	20 202	8 037	530	9 346

Digitized by Google

Schlesien.

W		W		W		W	
Breslau (obere Oder)		Breslau (untere Oder)		Durchgangsverkehr			
Durchgeg. zu Berg u. abgeg. zu Berg	Durchgeg. zu Thal und angek. zu Thal	Durchgeg. zu Thal und abgeg. zu Thal	Durchgeg. zu Berg und angek. zu Berg	oberhalb Küstrin		bei Fürstenberg (Oder-Spree-Kanal)	
Verf.	Empf.	Verf.	Empf.	Verf.	Empf.	Verf.	Empf.
2 000	—	30	39 770	—	23 640	1 330	14 540
2 888	—	137	55 078	—	33 290	170	28 027
3 878	—	100	38 486	—	16 380	—	6 661
3 298	5	95	52 255	—	34 300	20	34 615
—	25	—	1 660	—	6 700	4 125	580
1 435	40	—	4 211	390	4 860	2 005	1 740
130	250	3 094	1 896	360	1 910	5 657	2 705
—	—	—	148	150	160	185	420
—	—	—	40	180	990	1 495	5
1 450	—	—	2 556	50	2 380	2 020	60
100	—	—	1 490	130	2 070	3 378	480
—	200	1 181	—	240	830	6 946	—
—	2 240	6 730	—	—	200	6 375	—
—	792	4 950	50	—	220	6 438	50
37	2 610	12 146	257	—	—	14 437	100
—	12 305	27 463	—	460	190	33 547	—
—	20 700	7 150	365	870	180	17 180	25
10	6 906	20 954	—	850	100	19 682	717
—	6 911	26 054	478	1 485	140	22 424	1 703
75	15 511	43 770	468	1 650	380	39 925	180
525	835	5 925	23 000	2 585	2 610	3 690	18 730
416	445	3 034	27 325	1 377	4 260	4 978	30 322
2 244	605	3 187	29 902	2 798	4 302	5 905	38 555
3 415	2 231	5 015	24 369	4 618	1 590	4 424	33 102
—	—	6	700	—	—	43	288
3	—	290	938	—	—	22	246
8	21	25	1 002	5	80	7	650
65	—	78	943	—	—	43	430
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	92	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	205	205	—	2 470	410	800	—
—	—	—	8	900	260	132	—
—	—	—	—	1 090	—	457	—
—	—	625	—	2 990	480	130	—

Digitized by Google

Anlage 7 (Fortsetzung).

Schlesien.

E = Eisenbahnen
W = Wasserstraßen
Position 1—14 in Tonnen
Posit. 15—18 in 1000 Tonnen

		E Nahverkehr		E Übriges Inland		E Ausland	
		Verf.	Empf.	Verf.	Empf.	Verf.	Empf.
10) Obst und Gemüse	1896	44 129	22 805	11 015	1 427	2 779	8 765
	1897	34 367	20 037	9 403	2 520	1 291	9 502
	1898	36 267	23 426	11 967	1 782	2 254	13 761
	1899	29 990	20 875	981	3 437	741	19 453
11) Branntwein	1896	48 037	45 477	7 213	5 830	1 360	16
	1897	42 990	40 802	4 624	5 950	86	1 005
	1898	43 888	42 319	6 357	6 954	124	45
	1899	49 323	46 789	8 011	7 027	15	159
12) Mehl und andere Mühlenfabrikate	1896	179 403	159 360	24 632	8 269	979	88 429
	1897	192 212	172 966	26 795	13 282	875	84 968
	1898	191 672	177 877	23 905	17 632	879	84 923
	1899	211 134	192 317	28 293	16 638	267	102 919
13) Zucker, Melasse und Sirup	1896	252 330	257 486	8 644	13 414	194	7 651
	1897	282 300	286 053	7 446	12 360	42	4 145
	1898	280 136	282 164	9 655	11 590	1 544	9 597
	1899	285 829	288 295	9 770	11 784	147	15 740
14) Fette Öle und Fette	1896	14 860	13 469	2 880	3 900	3 362	642
	1897	15 199	14 016	2 204	4 505	4 128	560
	1898	18 614	16 789	2 799	6 815	5 188	624
	1899	18 212	17 198	2 745	6 991	3 931	938
15) Petroleum und andere Mineralöle	1896	40,8	44,6	11,9	6,0	0,4	5,7
	1897	49,6	55,5	15,7	5,3	0,5	4,3
	1898	59,3	62,5	20,4	6,1	2,4	11,2
	1899	59,6	63,6	21,8	5,9	1,6	19,2
16) Kohlen aller Art, Koks, Torf	1896	7 012,7	6 708,8	4 150,9	9,5	5 788,3	236,2
	1897	7 479,9	7 181,3	4 419,6	13,3	5 581,1	238,3
	1898	7 693,7	7 351,6	5 285,2	16,5	6 109,7	239,8
	1899	8 228,7	7 881,1	5 678,3	14,0	6 102,4	255,3
17) Holz aller Art	1896	778,3	718,6	60,2	44,0	6,6	391,6
	1897	806,2	761,1	64,8	31,8	5,2	465,1
	1898	816,5	770,1	86,7	31,8	3,4	601,0
	1899	927,5	853,5	92,5	31,9	4,9	602,8
18) Überhaupt beförderte Güter	1896	13 705,7	13 080,9	5 151,1	998,8	6 317,1	1 366,8
	1897	14 626,2	14 071,2	5 636,8	1 064,1	6 117,6	1 470,7
	1898	16 056,2	15 452,8	6 697,6	1 114,2	6 686,0	1 768,3
	1899	16 355,4	15 694,8	7 527,9	1 213,6	6 611,6	1 843,2

Digitized by Google

Schlesien.

W Breslau (obere Oder)		W Breslau (untere Oder)		W Durchgangsverkehr			
				oberhalb Küstrin		bei Fürstenberg (Oder-Spree-Kanal)	
Durchgeg. zu Berg u. abgeg. zu Berg	Durchgeg. zu Thal u. angek. zu Thal	Durchgeg. zu Thal und abgeg. zu Thal	Durchgeg. zu Berg und angek. zu Berg				
Verf.	Empf.	Verf.	Empf.	Verf.	Empf.	Verf.	Empf.
—	15	16	170	—	—	30	23
—	13	12	482	—	—	6	354
20	117	96	878	18	—	148	175
35	115	268	741	6	—	45	97
—	510	2 200	55	55	—	1 840	25
13	433	900	40	3	5	926	—
—	3	306	15	25	1	223	10
—	72	1 027	59	3	—	1 086	8
115	11 050	29 200	8 650	4 350	1 110	23 400	15 335
239	15 546	34 962	12 154	5 099	1 968	32 382	22 274
883	10 658	31 155	22 778	2 637	1 960	29 379	40 381
910	14 452	46 060	15 390	6 147	1 532	32 854	27 045
270	10 520	122 500	1 865	21 400	1 080	115 775	660
42	12 047	109 700	799	27 322	1 402	121 926	850
76	13 990	113 807	648	14 352	432	149 929	461
44	34 244	140 480	1 160	22 944	3 505	183 865	513
710	—	2 225	20 100	140	—	2 140	15 490
3 463	380	1 061	30 010	13	400	1 824	26 590
3 790	290	1 039	34 341	241	278	2 624	27 625
4 733	511	1 714	27 639	220	130	2 356	25 970
1,9	—	0,1	42,5	0,1	22,0	0,8	25,5
3,4	0,1	0,2	44,1	0,1	27,9	0,2	25,4
3,1	0.0	0,0	39,9	0,4	29,7	0,2	22,1
3.5	0,5	0,9	35,8	0,2	35,2	0,2	6,3
0,2	226,5	1 011,2	0,3	148,7	3,0	718,2	17,0
0,0	382,2	1 042,5	0,6	173,4	3,3	819,6	23,4
0,2	672,0	1 109,5	1,6	165,9	5,0	825,7	21,0
0,4	768,6	1 289,5	0,4	200,5	2,8	965,0	25,3
1,0	25,1	25,5	7,5	7,2	43,0	20,0	2,8
0,8	33,7	36,9	9,7	5,0	40,4	24,1	7,2
1,7	41,1	57,0	8,6	5,6	24,2	41,7	9,1
1,0	48,8	62,8	6,3	11,0	27,2	44,5	7,4
29,0	361,5	1 340,0	338,5	300,0	305,0	967,4	186,4
61,9	565,6	1 378,4	418,9	315,5	370,7	1 100,7	268,4
88,7	864,2	1 483,7	417,9	305,1	362,8	1 172,8	295,2
112,6	1 019,6	1 748,7	425,8	378,7	365,6	1 395,7	283,2

Digitized by Google

Anlage 8 (zu Seite 184). **Berlin.**

E = Eisenbahnen W = Wasserstraßen Position 1—14 in Tonnen Position 15—18 in 1000 Tonnen		E Provinz Brandenburg		E Ost- und Westpreußen, Pommern (einschließl. Häfen), Posen		W Durchgang bei Eberswalde (Finow-Kanal) n. d. Oder	W Durchgang bei Eberswalde (Finow-Kanal) n. d. Havel
		Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1) Düngemittel aller Art	1896	92 228	4 609	115	100	4 190	545
	1897	101 760	3 546	1 963	106	5 145	740
	1898	120 578	5 226	152	151	5 435	515
	1899	161 973	5 195	1 063	95	5 535	140
2) Weizen	1896	1 808	13 673	3	1 560	1 310	9 640
	1897	1 100	15 852	11	888	1 135	8 481
	1898	1 684	18 398	337	1 228	645	6 805
	1899	406	23 034	48	1 185	1 315	3 400
3) Roggen	1896	1 712	7 749	28	2 370	185	102 330
	1897	2 633	22 968	25	6 055	610	100 187
	1898	3 374	31 841	863	3 952	730	55 566
	1899	963	38 078	21	6 871	140	113 840
4) Hafer	1896	5 981	11 796	50	26 820	150	82 555
	1897	5 783	15 439	84	16 111	845	53 961
	1898	5 391	19 056	72	17 981	100	25 854
	1899	3 388	28 507	9	27 091	100	39 142
5) Gerste, auch Malz	1896	4 440	13 767	24	5 956	2 055	11 840
	1897	5 891	15 989	43	7 094	4 840	12 820
	1898	8 422	26 096	192	9 090	3 602	18 673
	1899	10 006	30 798	111	11 716	270	29 140
6) Anderes Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien	1896	19 208	14 308	591	4 103	21 650	21 950
	1897	25 477	17 530	1 140	3 300	34 009	11 857
	1898	34 520	13 858	1 239	4 077	37 065	10 995
	1899	30 873	2 538	554	4 452	35 850	8 800
7) Flachs, Hanf u. s. w., Wolle (roh)	1896	4 969	1 775	352	2 713	—	200
	1897	4 538	1 781	210	3 237	—	—
	1898	4 977	1 526	216	2 768	—	—
	1899	4 964	2 208	219	3 424	—	—
8) E: Rüben und Schnitzel, W: Stroh und Heu	1896	4 436	16 204	—	5 573	—	25
	1897	4 702	24 115	—	1 715	—	—
	1898	3 831	21 365	—	2 397	—	35
	1899	3 023	26 289	—	2 779	—	20
9) Kartoffeln	1896	1 598	112 583	60	18 397	—	8 610
	1897	1 554	119 013	80	26 273	910	870
	1898	1 659	111 574	114	27 773	130	5 470
	1899	1 720	114 217	181	14 355	710	3 420

Digitized by Google

Berlin.

E Schlesien		W Durchgang bei Fürstenberg a. O. u. Brieskower Schleuse		E Provinz Sachsen, Königreich Sachsen, Thüringen		W Durchgang durch den Plauer Kanal	
Versand	Empfang	n. d. Oder Versand	n. d. Spree Empfang	Versand	Empfang	n. d. Elbe Versand	n. d. Havel Empfang
90	35	14 540	1 330	14 699	2 202	13 330	3 080
322	52	28 027	170	11 682	2 362	10 755	6 365
24	162	6 661	—	12 429	2 493	8 990	7 990
535	123	34 615	20	14 636	2 007	7 645	5 915
13	20	700	6 365	322	826	3 065	4 315
113	121	1 785	3 108	117	2 334	6 135	20 110
461	337	2 905	6 707	229	210	3 340	9 615
6	51	420	273	164	133	1 970	23 225
1	49	5	1 745	805	99	35 050	1 490
2	30	60	2 370	422	207	30 965	1 255
924	19	915	3 923	246	215	12 495	765
13	13	—	7 621	193	38	40 980	—
3	860	—	6 490	262	348	17 570	990
10	350	50	6 598	121	207	6 200	145
118	1 315	100	14 794	426	83	7 705	3 525
66	51	—	34 547	57	64	26 745	390
10	11 302	175	17 520	718	98	6 525	1 815
19	12 307	1 172	20 589	476	378	8 635	3 290
131	15 902	1 968	22 564	1 829	7 218	16 205	1 770
27	10 724	180	40 860	757	4 738	23 535	1 850
211	6 385	19 930	6 815	821	7 106	2 475	3 670
298	4 784	31 237	6 926	783	7 450	2 960	850
367	6 572	42 128	7 113	2 483	9 219	895	6 515
228	484	36 172	4 854	925	1 612	3 615	155
386	386	295	43	1 514	563	—	—
322	603	426	22	1 770	843	—	—
461	750	660	7	1 540	1 061	—	—
680	1 337	500	68	2 458	1 150	—	—
5	—	—	—	44	1 311	—	120
—	—	—	—	17	1 299	—	220
11	70	—	—	70	1 782	150	75
—	172	—	—	29	1 609	70	130
5	282	—	1 760	211	944	4 055	255
57	114	—	432	679	1 327	2 680	1 245
15	70	—	1 117	237	2 175	2 385	790
28	122	—	1 652	104	2 912	1 740	655

Digitized by Google

Anlage 8 (Fortsetzung). **Berlin.**

E = Eisenbahnen W = Wasserstraßen Position 1—14 in Tonnen Position 15—18 in 1000 Tonnen		E Provinz Brandenburg		E Ost- und Westpreußen, Pommern (einschließl. Häfen), Posen		W Durchgang bei Eberswalde (Finow-Kanal	
		Versand	Empfang	Versand	Empfang	n. d. Oder Versand	n. d. Havel Empfang
10) Obst und Gemüse	1896	1 404	14 491	336	2 911	950	195
	1897	1 008	14 017	431	4 720	201	487
	1898	994	14 480	653	4 017	310	321
	1899	1 215	12 652	820	3 860	245	225
11) Branntwein	1896	1 636	25 080	92	8 115	115	9 490
	1897	2 125	24 954	57	7 098	35	5 671
	1898	1 988	25 802	85	10 716	—	3 280
	1899	1 958	30 416	96	11 496	—	2 375
12) Mehl und andere Mühlenfabrikate	1896	29 398	30 075	94	5 394	15 115	45 120
	1897	31 649	31 920	401	10 201	13 740	35 657
	1898	36 239	31 282	551	13 091	20 387	34 505
	1899	29 557	29 927	498	13 461	23 673	34 355
13) Zucker, Melasse und Sirup	1896	985	1 084	23	496	5 195	48 415
	1897	1 089	1 319	36	855	3 115	46 570
	1898	1 176	835	52	591	945	70 745
	1899	1 281	721	86	950	410	66 062
14) Fette Öle und Fette	1896	2 550	1 875	383	1 316	4 110	8 160
	1897	3 485	1 414	357	1 165	2 730	4 565
	1898	4 073	1 889	754	1 307	1 800	2 615
	1899	4 248	2 471	642	1 328	1 935	970
15) Petroleum und andere Mineralöle	1896	7,2	2,0	0,8	0,0	2,5	0,4
	1897	7,6	1,4	0,3	0,0	1,7	0,2
	1898	8,8	2,3	0,4	0,0	3,1	—
	1899	9,1	1,9	1,5	0,4	4,0	0,1
16) Kohlen aller Art, Koks, Torf	1896	31,8	741,1	0,3	3,2	67,6	419,2
	1897	21,3	777,7	0,3	7,0	68,8	428,7
	1898	24,8	785,8	0,6	4,9	65,9	361,5
	1899	45,6	892,2	4,2	11,4	74,3	282,9
17) Holz aller Art	1896	21,6	116,5	1,7	159,8	11,2	550,4
	1897	24,6	108,2	0,6	146,4	11,7	570,6
	1898	30,6	127,0	1,0	168,0	13,3	601,8
	1899	40,2	120,5	1,2	184,1	11,0	590,9
18) Überhaupt beförderte Güter	1896	438,5	1 871,4	75,9	345,6	408,8	1 709,1
	1897	463,2	1 956,3	82,9	340,9	513,8	1 707,4
	1898	540,7	2 055,2	88,8	409,7	470,7	1 742,9
	1899	615,3	2 209,6	94,6	444,9	455,5	1 664,9

Digitized by Google

Berlin.

E Schlesien		W Durchgang bei Fürstenberg a. O. u. Brieskower Schleuse		E Provinz Sachsen, Königreich Sachsen, Thüringen		W Durchgang durch den Plauer Kanal	
Versand	Empfang	n. d. Oder Versand	n. d. Spree Empfang	Versand	Empfang	n. d. Elbe Versand	n. d. Havel Empfang
120	5 963	23	30	432	14 383	—	6 000
248	5 954	354	6	356	13 313	—	2 520
213	6 320	175	148	448	16 343	—	6 695
210	4 379	97	95	469	10 546	—	7 800
175	427	90	1 840	3 453	3 089	945	—
196	152	50	1 181	2 826	2 835	700	—
167	374	10	223	1 235	2 721	3 565	—
237	372	8	1 086	978	2 473	925	—
125	2 314	17 470	23 470	8 088	8 375	35 800	6 750
359	3 999	24 572	33 122	6 319	13 262	36 895	4 820
862	4 528	42 314	29 898	6 447	10 755	36 430	1 480
292	3 429	30 935	34 194	6 196	9 675	44 385	1 900
9	967	2 155	116 065	22	18 558	35 900	1 265
4	944	1 895	123 021	31	18 417	46 740	855
10	549	1 831	150 194	40	13 779	70 395	545
15	1 084	3 663	185 600	28	13 621	44 385	1 900
183	52	15 840	2 140	1 224	1 510	310	600
219	39	27 305	2 014	1 800	1 215	150	—
363	160	27 978	2 704	1 589	1 811	80	1 680
441	167	26 852	2 501	2 086	1 900	—	385
0,3	1,1	25,5	0,8	0,9	3,3	—	0,1
0,1	1,2	25,6	0,2	0,1	3,2	0,1	—
0,2	2,2	23,5	0,3	0,3	3,5	—	0,3
0,1	2,4	7,0	0,4	0,3	3,7	—	—
0,2	881,4	20,7	725,8	1,1	64,3	22,9	377,9
0,2	901,1	27,8	833,8	0,9	38,3	25,2	355,3
0,3	969,6	26,5	838,2	1,5	23,6	17,3	323,8
0,5	1 016,0	29,4	984,0	4,2	24,8	27,6	379,9
0,5	4,4	5,1	72,0	7,0	7,1	126,3	1,7
0,6	3,2	10,0	72,5	6,1	7,8	148,1	1,2
0,5	4,4	10,6	91,0	7,6	8,6	148,7	4,6
1,5	7,8	9,3	91,7	18,1	10,1	121,5	1,4
71,1	1 119,7	215,5	1 039,8	145,0	516,7	404,4	880,8
80,5	1 130,1	302,4	1 174,3	144,6	508,2	436,2	856,3
86,3	1 217,1	330,7	1 246,0	160,6	509,9	469,4	880,2
84,2	1 276,5	322,3	1 476,0	186,8	533,5	474,0	984,1

Digitized by Google

Anlage 8 (Fortsetzung). **Berlin.**

E = Eisenbahnen W = Wasserstraßen Position 1—14 in Tonnen Position 15—18 in 1000 Tonnen		E Mecklenburg, Schleswig-Holstein (einschl. Häfen), Elb-, Weser-, Emshäfen, Hannov., Oldenburg		W Durchg. a. d. Havel bei Liebenwalde zu Berg und zu Thal		E Übriges Inland (Süd- und Westdeutschland)	
		Versand	Empfang	zu Thal Versand	zu Berg Empfang	Versand	Empfang
1) Düngemittel aller Art	1896	2 527	523	3 500	41 065	720	1 230
	1897	4 009	894	3 790	48 425	1 253	627
	1898	7 084	791	2 185	34 825	1 175	623
	1899	14 339	637	5 324	58 130	1 470	1 763
2) Weizen	1896	2	2 758	1 285	24 225	33	775
	1897	—	2 233	4 575	12 471	—	10
	1898	187	1 541	3 040	29 048	236	6
	1899	19	757	480	25 723	101	11
3) Roggen	1896	69	1 205	4 915	62 830	23	38
	1897	44	5 288	1 969	67 400	150	20
	1898	88	2 258	1 735	47 763	124	—
	1899	15	1 283	3 655	14 673	107	22
4) Hafer	1896	35	11 768	125	7 210	74	—
	1897	50	7 620	140	27 726	11	127
	1898	13	4 488	—	25 884	31	1
	1899	39	5 468	835	2 609	60	36
5) Gerste, auch Malz	1896	255	334	1 885	17 005	111	6
	1897	240	437	3 589	26 425	35	—
	1898	576	833	2 175	21 680	283	449
	1899	668	1 341	4 745	9 365	71	459
6) Anderes Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien	1896	1 281	3 105	2 640	132 195	237	778
	1897	1 428	4 360	5 299	197 050	445	813
	1898	1 593	1 041	8 824	226 495	702	676
	1899	1 048	558	8 059	222 344	612	405
7) Flachs, Hanf u. s. w., Wolle (roh)	1896	773	2 901	280	12 275	862	645
	1897	852	2 267	275	14 715	844	294
	1898	807	1 935	—	17 300	847	1 090
	1899	1 464	3 053	270	8 495	1 087	239
8) E: Rüben und Schnitzel, W: Stroh und Heu	1896	—	204	62	7 055	—	64
	1897	—	245	1 095	6 440	6	15
	1898	—	273	1 195	3 167	1	5
	1899	61	335	355	3 896	—	10
9) Kartoffeln	1896	171	822	520	2 495	202	80
	1897	363	1 046	405	2 665	92	11
	1898	597	1 306	1 105	3 546	341	127
	1899	306	1 680	1 110	1 751	90	91

Digitized by Google

Berlin.

E		E		W			
Ausland		Gesamt-Fernverkehr		Berliner Hafenverkehr (ohne Durchgang			
				Ober-Spree		Unter-Spree	
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
103	24	18 254	4 124	15 052	—	15 108	749
26	151	19 255	4 192	9 867	—	10 777	471
100	36	20 964	4 256	12 748	5	20 722	270
—	15	31 943	4 640	11 655	80	37 951	552
—	—	364	5 174	8 154	4 898	3 435	24 863
670	181	911	5 767	3 778	335	6 682	29 752
415	6	1 965	3 322	1 925	2 388	2 446	32 844
1	—	239	2 137	2 468	1 429	3 252	40 974
1	42	981	3 793	8 370	14 715	7 479	92 318
—	—	643	11 600	3 130	6 958	9 665	99 175
40	—	2 285	6 444	8 529	8 870	4 359	67 466
20	—	369	8 227	1 587	7 590	10 459	62 865
—	70	351	39 896	1 155	7 070	2 100	62 791
1	161	277	24 578	1 240	7 312	2 964	67 678
60	—	720	23 868	835	12 528	3 619	44 455
—	20	231	32 730	368	25 583	3 610	18 837
—	4 498	1 118	22 193	580	10 193	2 752	15 210
1	3 260	814	23 476	404	11 819	2 822	16 755
—	11 476	3 011	44 968	682	12 382	4 467	18 749
4	14 389	1 638	43 367	260	26 559	4 072	10 775
45	14 837	3 196	36 217	3 681	1 277	5 308	88 697
71	14 112	4 297	35 819	8 899	1 326	4 495	123 463
50	495	6 444	33 462	6 626	1 575	6 429	142 285
43	2 670	3 410	10 181	4 286	4 656	8 165	129 129
570	3 555	4 457	10 663	1 880	50	960	3 734
596	1 401	4 594	8 615	2 424	99	649	5 099
569	5 219	4 440	12 843	3 172	65	408	6 387
626	4 382	6 534	14 585	2 156	41	1 188	4 918
—	20	49	7 172	—	132	978	14 575
—	10	23	3 114	49	—	—	13 307
—	251	82	4 778	4	—	70	8 712
—	457	90	5 362	—	20	—	8 133
63	3 221	712	23 746	120	1 055	143	1 450
86	7 309	1 357	36 080	—	947	—	1 510
411	3 709	1 715	35 160	61	1 427	120	2 269
140	5 142	849	25 302	15	1 217	114	1 447

Digitized by Google

Anlage 8 (Fortsetzung.) **Berlin.**

E = Eisenbahnen W = Wasserstraßen Position 1—14 in Tonnen Position 15—18 in 1000 Tonnen		E Mecklenburg, Schleswig-Holstein (einschl. Häfen), Elb-, Weser-, Emshäfen, Hannov., Oldenburg		W Durchg. a. d. Havel bei Liebenwalde zu Berg zu Thal und bei Rathenow zu Thal zu Berg		E Übriges Inland (Süd- und Westdeutschland)	
		Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
10) Obst und Gemüse	1896	251	8 078	—	2 135	119	1 800
	1897	276	10 691	190	2 235	161	2 487
	1898	1 229	13 281	4 770	—	396	1 762
	1899	818	16 836	20	1 860	231	1 676
11) Branntwein	1896	549	59	11 785	—	2 229	218
	1897	601	95	12 728	160	1 841	169
	1898	425	141	7 400	400	1 947	186
	1899	469	322	23 955	—	2 343	242
12) Mehl und andere Mühlenfabrikate	1896	148	8 185	28 115	69 695	4 160	266
	1897	276	10 476	29 504	69 931	3 269	470
	1898	481	9 866	18 283	108 077	2 959	530
	1899	292	8 508	26 182	114 750	2 358	388
13) Zucker, Melasse und Sirup	1896	52	2 257	177 280	9 045	5	468
	1897	53	1 244	145 357	7 678	7	335
	1898	30	917	152 814	10 262	14	553
	1899	135	2 158	216 116	4 003	3	221
14) Fette Öle und Fette	1896	1 043	4 326	4 240	72 860	342	2 066
	1897	763	6 425	2 344	98 915	381	2 203
	1898	621	6 007	3 021	92 548	532	3 440
	1899	587	6 090	7 684	113 755	537	3 909
15) Petroleum und andere Minerale	1896	0,6	2,8	0,4	92,0	0,0	0,4
	1897	0,7	2,4	0,8	90,2	0,0	2,2
	1898	0,7	2,7	0,9	95,9	0,1	2,5
	1899	0,4	2,8	1,0	75,8	0,2	1,8
16) Kohlen aller Art, Koks, Torf	1896	0,3	4,7	60,9	240,6	0,1	105,6
	1897	0,4	5,7	71,9	241,8	0,1	129,1
	1898	0,6	4,5	64,7	260,6	0,1	124,0
	1899	1,5	4,2	79,2	377,5	0,6	100,8
17) Holz aller Art	1896	5,6	10,5	145,2	160,5	1,0	3,0
	1897	2,2	10,9	133,2	136,4	1,1	2,8
	1898	4,8	9,8	115,6	114,1	1,6	1,6
	1899	5,6	13,3	147,1	106,3	2,1	1,7
18) Überhaupt beförderte Güter	1896	85,1	306,7	604,1	1 596,2	81,9	475,9
	1897	85,6	335,9	557,6	1 672,6	88,2	509,0
	1898	89,0	334,5	561,2	1 915,0	98,8	547,8
	1899	111,7	338,9	732,4	1 971,9	99,1	544,9

Digitized by Google

Berlin.

E		E		W			
Ausland		Gesamt-Fernverkehr		Berliner Hafenverkehr (ohne Durchgang)			
				Ober-Spree		Unter-Spree	
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
62	17 776	1 320	50 911	1 377	1 434	2 657	20 491
99	23 845	1 571	61 615	442	97	115	14 211
64	32 452	3 003	74 175	965	364	593	19 351
199	40 903	2 747	78 200	766	145	549	20 919
474	2	6 980	11 910	200	884	7 288	3 684
389	10	5 910	10 359	83	555	8 372	3 610
314	8	4 173	14 146	78	211	7 263	2 031
468	60	4 591	14 865	116	121	18 365	1 384
—	1 638	12 615	26 172	3 514	34 602	37 099	64 501
92	1 420	10 716	39 828	5 110	39 575	43 557	60 553
163	706	11 471	39 482	7 720	33 049	38 913	71 397
—	601	9 636	36 062	8 025	39 572	37 031	70 807
2	—	91	22 364	572	10 131	9 269	18 640
3	10	134	21 826	857	17 007	14 840	23 794
3	—	149	16 389	414	22 475	15 959	31 256
5	5	262	18 039	604	13 357	8 327	33 894
138	632	3 313	9 902	3 675	1 595	6 530	50 081
79	436	3 599	11 483	6 253	1 453	5 027	60 509
380	244	4 209	12 969	6 824	1 309	7 024	68 151
283	369	4 576	13 763	7 979	1 078	6 610	64 209
0,1	0,3	2,8	8,0	1,5	—	1,7	48,1
0,0	0,4	1,3	9,3	1,3	0,0	1,5	47,0
0,1	1,5	1,9	12,4	1,0	0,0	1,2	56,2
0,1	1,9	2,6	13,0	1,2	0,0	2,4	48,1
0,0	76,8	2,2	1 137,2	9,9	391,2	19,7	440,4
0,0	69,7	1,9	1 147,7	8,4	401,4	9,6	434,9
0,0	69,9	3,2	1 196,8	7,4	380,4	15,3	394,3
0,1	54,1	11,1	1 211,2	13,9	414,5	16,9	378,0
0,1	3,9	15,9	188,6	4,3	62,9	13,3	337,0
0,1	4,7	11,6	176,0	3,2	58,6	9,9	317,0
0,0	7,0	15,9	199,8	4,3	58,6	10,4	316,3
0,3	7,3	28,8	224,3	3,7	57,9	7,0	314,7
39,3	189,2	498,2	2 953,8	191,7	1 882,7	291,8	2 916,7
43,4	196,5	525,4	3 020,6	153,0	1 994,7	290,2	2 789,6
48,0	211,7	571,5	3 230,7	175,3	2 083,3	396,7	2 981,3
50,1	214,6	623,5	3 353,2	246,2	2 132,3	379,9	2 902,3

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

Erstes Kapitel . . . . . 133—156

Schiffahrtsverhältnisse und Getreideverkehr der östlichen Ströme seit Aufkommen der Eisenbahnen bis Anfang der 70er Jahre.
Neuerer Aufschwung der Binnenschiffahrt.
Anteil des Verkehrs der wichtigsten landwirtschaftlichen Massengüter an der Güterbeförderung der östlichen Wasserstraßen von 1878—1899.

Zweites Kapitel . . . . . 157—168

Die landwirtschaftlichen Güter innerhalb des Gesamt-Transportwesens.

Drittes Kapitel . . . . . 169—192

Der Verkehr der landwirtschaftlichen Güter in einzelnen Verkehrsbezirken: Ost- und Westpreußen. — Posen. — Schlesien. — Berlin. — Elbhäfen.

Viertes Kapitel . . . . . 193—209

Die Beförderung der einzelnen Güter auf Eisenbahnen und Wasserstraßen unter dem Einfluß der verschiedenen Eisenbahntarife.

Schluß . . . . . 210—217

Anlagen . . . . . 218—245

Digitized by Google

Digitized by Google

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY
OF
CALIFORNIA

Digitized by Google

Die Wartheschiffahrt.

Von

Gustav Seibt.

Abkürzungen.

H. K. P. = Jahresbericht der Handelskammer zu Posen.
Druckf. d. H. d. Abg. Sess. . . . = Drucksachen des Hauses der Abgeordneten Session . . .
Schottmüller = Kurt Schottmüller, Handel und Gewerbe im Regierungsbezirk Posen bis zum Jahre 1851, Posen 1901.
Hampke = Hampke, Festschrift der Handelskammer zu Posen aus Anlaß ihres fünfzigjährigen Bestehens 1851—1901, Posen 1901.
V. Bdtg. d. W. = Gustav Seibt, Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen in Schmollers Jahrbuch, Bd. XXVI, Heft 3, 1902, S. 31 ff.

Digitized by Google

I.

Allgemeine Entwicklung der Wartheschiffahrt.

Eine Untersuchung über die Schiffahrt auf der Warthe dürfte größeres und allgemeineres Interesse haben, als man bei der Bedeutung der Wasserstraße zunächst annehmen möchte.

Es soll lediglich die Warthe oberhalb der Netzemündung, d. h. nur die Posener Warthe, ins Auge gefaßt werden, denn die Brandenburger Warthe unterhalb der Netzemündung ist ein Glied jener langgestreckten Verbindungsstraße, welche von der Oder zur Weichsel reicht, und wird hauptsächlich von dem Verkehr belebt, der diese Straße durchzieht. Für den Verkehr ist die Posener Warthe eine Nebenstraße der Oder-Weichselstraße, deren längstes Glied die Netze bildet, wenn auch für die Gewässerkunde die Warthe der Hauptstrom und die Netze der Nebenstrom ist. Auf allen unseren Hauptwasserstraßen hat die Schiffahrt in den letzten zwanzig und dreißig Jahren einen außerordentlichen Aufschwung genommen. Ihre Leistungen sind auf dem Rhein und der Elbe, wohl auch auf der Oder und den märkischen Wasserstraßen derartige, daß die Eisenbahnen weit davon entfernt sind, sie ersetzen zu können. Die Schiffahrt ist in der Billigkeit der Beförderung, wonach die große Menge des Verkehrs in erster Linie verlangt, unerreichbar. Der Gewinn, welchen unsere Volkswirtschaft hieraus zieht, ist so groß, daß die Aufwendungen des Staates ganz dahinter zurücktreten. Ja beim Rhein und der Elbe sind sie im Verhältnis hierzu kaum der Erwähnung wert. Dies sind Erfahrungen, welche zum Bau neuer Hauptwasserstraßen da ermutigen müssen, wo ein entsprechender Verkehr vorhanden ist oder sich erwarten läßt. Ein anderes Bild zeigen die Wasserstraßen niederer Ordnung, auf denen der Betrieb der Schiffahrt sich nicht bloß unvollkommener, sondern auch kostspieliger gestaltet, so daß trotz mangelhafter Leistungen höhere Frachtsätze gefordert werden müssen und die Verkehrsentwicklung zurückbleibt.

Digitized by Google

umzuladen[1]. In der Wartheschiffahrt kommt dies jedenfalls nicht vor. Hieraus folgt, daß Wasserstraßen, auch soweit sie Verbindung miteinander haben, nur insoweit eine völlige Einheit bilden, als ihr Fahrwasser im wesentlichen die gleichen Schiffsgefäße zuläßt. Ein Wasserstraßennetz auszubauen derart, daß neben einigen Hauptwasserstraßen zahlreiche kleinere Wasserstraßen das Land durchziehen sollen, hieße deshalb nicht, etwas dem Eisenbahnnetz Verwandtes schaffen.

Die Beurteilung der Wasserstraßen untergeordneter Bedeutung ist eine schwierige. Welche günstige Meinung man auch immer von dem Werte der Wasserstraßen haben mag, es muß eine Grenze nach unten geben, von der an die Eisenbahnen ihnen vorzuziehen sind, wo die Vorzüge der Schiffahrt schwinden und nur noch ihre Mängel bleiben. Diese Grenze ist nicht einheitlich zu ziehen. Es handelt sich um eine Frage vorwiegend praktischer Beurteilung. Die Warthe bietet die Gelegenheit einer solchen Prüfung, die noch dadurch einen erhöhten Reiz gewinnt, daß die Verbesserung der Schiffbarkeit der Warthe mit zu dem großen Programm der wasserwirtschaftlichen Vorlage gehört, dessen Erledigung uns noch bevorsteht. Noch eine weitere Frage drängt sich daneben gerade bei der Warthe auf. Wie stehen Wasserstraßen und Landwirtschaft zu einander? Die Warthe durchströmt ein Gebiet, das bis auf den heutigen Tag fast rein landwirtschaftlich entwickelt ist. Selbst die Hauptstadt Posen, die einzige große Stadt an ihren Ufern, hat eine so geringe Industrie, wie kaum eine Stadt von gleicher Volkszahl. Ebensowenig ist der Handel von Bedeutung. Der Großhandel beschränkt sich wesentlich auf den Vertrieb der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse einerseits und in einigen Geschäftszweigen auf die Versorgung des lokalen und eines Teils des provinziellen Marktes andererseits. Vor allem fehlt es an jedem nennenswerten Bergbau, der sonst den Wasserstraßen die größten Frachten zuführt. So ist keine Wasserstraße in Deutschland mehr veranlagt agrarisch zu sein, wenn man so sagen darf, als die Warthe.

Als die Warthe unter preußische Herrschaft kam, bot sie nach einem Reisebericht des Ministers von Voß aus dem Jahre 1793 „bei dem Mangel aller Strompolizei ein Bild trauriger Vernachlässigung“[2]. Es wurden zwar

[1] Es geschieht z. B. im Verkehr von Danzig über Elbing nach dem Oberländischen Kanal, auf dem nur ganz kleine Fahrzeuge bis zu einer Tragfähigkeit von 50 Tonnen verkehren können. Diese würden die Fahrt über das oft recht bewegte Haff nicht ohne Gefahr wagen können.

[2] Vortrag des Majoratsbesitzers E. G. Fischer zu Schloß Tirschtiegel, 1898,

Digitized by Google

bereits unter Friedrich Wilhelm II. Arbeiten zur Räumung des Stroms in Angriff genommen, bei einer Besichtigung im Jahre 1819 waren indes alle Spuren hiervon wieder verschwunden. Auf Grund jener Besichtigung war man jedoch der Ansicht, daß der Strom ohne große Kosten würde schiffbar gemacht werden können, wenn nur die Anlieger mehr als bisher zur Befestigung ihrer Ufer angehalten würden. Es wurde dann auch mit den notwendigsten Arbeiten begonnen[1]. Vor allem wurden zu Beginn des Jahrhunderts die zahlreichen Mühlenwehre beseitigt, mit denen der Strom durchsetzt war, sodaß 1822 nur noch zwei vorhanden waren. Die Geldmittel, welche der Staat aufwandte, steigerten sich bis Anfang der siebziger Jahre, bevor mit einer durchgreifenden Regulierung des Stromes begonnen wurde, bereits erheblich. Sie betrugen innerhalb des Regierungsbezirks Posen für Regulierung und Unterhaltung[2]:

	insgesamt	durchschnittlich
1842—49	47 500 Thlr.	6 000 Thlr.
1850—59	116 500 „	11 650 „
1860—69	215 000 „	21 500 „

Die Aufwendungen verdoppelten sich also etwa von Jahrzehnt zu Jahrzehnt. Heute vollends geben wir, nachdem die Regulierung im wesentlichen als abgeschlossen gelten kann, für die Unterhaltung allein mehr als das Dreifache wie in den sechziger Jahren aus. Der Zustand des Stromes verbesserte sich durch die innerhalb eines halben Jahrhunderts von 1819—1869 ausgeführten Arbeiten sehr. Viele Tausende von gefährlichen Schiffahrtshindernissen, mächtigen ästigen Baumstämmen und großen Steinen wurden aus dem Fahrwasser entfernt, mindestens 4000 Buhnen und Schlickzäune wurden etwa zu $^2/_3$ vom Staate, zu $^1/_3$ von Privaten angelegt.

Die Schiffahrt auf dem Strome nahm in der ersten Hälfte des Jahrhunderts rasch zu, wenngleich sie mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, und ein ungestörter Verkehr selbst bis zu den siebziger Jahren immer nur bei hohem Wasserstande stattfinden konnte. Die ältere Schiffahrt stellte sehr viel bescheidenere Ansprüche an die Beschaffenheit der Gewässer. Solange es an Eisenbahnen und guten Landstraßen fehlte, schien die bloße Möglich-

Drucksachen des Provinzialvereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen.

[1] Verschiedene die Wartheschiffahrt betreffende Akten des Geheimen Staatsarchivs zu Berlin ergaben: Im Jahre 1821 wurde für notwendige Bauanlagen an der Warthe im Regierungsbezirk Posen 1418 Thlr. bewilligt, 1835 standen 2141 Thlr. zur Verfügung. 1837 belief sich der Kostenanschlag auf 2711 und 1841 auf 4167 Thlr.

[2] Akten des Ministeriums d. öffentl. Arbeiten. F. III. 14. 5. Bd. 3.

Digitized by Google

keit, irgendwie größere Lasten auf dem Wasserwege vorwärts zu bringen, bereits ein Vorteil. Diese Möglichkeit war bei größeren Flußläufen, wie die Warthe, wenigstens zeitweilig bei gutem Wasserstande und vornehmlich in der Thalfahrt gegeben, sobald das Flußbett einigermaßen bereinigt war. Wie sehr man ehemals auf die Wasserstraßen angewiesen war, geht daraus hervor, daß selbst die Nebenflüsse der Warthe von Schiffen befahren wurden. Noch 1840 wurde für die Obra eine Schiffahrts- und Flößereiverordnung erlassen, was auf einen gewissen lebhafteren Verkehr schließen läßt. Und sogar noch Ende der sechsziger Jahre wurde bei dem Bau der Märkisch-Posener Eisenbahn Eisenbahnmaterial auf der Obra nach Bentschen geschafft[1].

Der Bau der Eisenbahn that der Schiffahrt auf der Warthe alsbald viel Abbruch. Die älteste Eisenbahn in der Provinz ist die im Jahre 1848 eröffnete Stargard-Posener Eisenbahn, die in Stargard Anschluß nach Stettin hatte. Durch diese Eisenbahnlinie war das Wartheгebiet mit seinem nächsten und wichtigsten Seehafen auf dem geradesten Wege verbunden. Ihr Wettbewerb machte sich besonders im Getreide- und Spiritusversand geltend. 1856 erfolgte die Eröffnung der Breslau-Posener Bahn. Bisher war die Verbindung mit Schlesien auf der Wasserstraße eine äußerst beschwerliche, und die Beziehungen zu dieser Provinz waren deshalb nur geringe gewesen[2]. Seitdem wurden Schlesien und die Lausitz ein wichtiges Absatzgebiet für Posener Getreide. Die neue Eisenbahn stellte über Breslau hinaus auch eine Verbindung mit Oberschlesien her und ermöglichte so die Einführung der schlesischen Mineralschätze. Die schlesische Kohle erschien noch in demselben Jahre auf dem Posener Markte und behauptete sich seitdem gegen die auf dem Wasserwege sich nähernde englische Kohle an erster Stelle, um sie schließlich in neuerer Zeit mit Hilfe der billigen Eisenbahntarife so gut wie ganz zu verdrängen. Noch fehlte es aber an einer guten Verbindung mit Berlin und dem Westen. Bisher ging der Weg dorthin im rechten Winkel über Stettin. Im Jahre 1857 wurde die Ostbahn, welche bei Kreuz die Stargard-Posener Bahn kreuzte, in der Strecke Kreuz—Küstrin—Frankfurt a./O. fertiggestellt. Frankfurt hatte bereits durch die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn Verbindung mit Berlin. Die Zickzackverbindung Posen—Kreuz—Küstrin—Frankfurt—Berlin, welche hiermit gegeben war, bedeutete immerhin bereits einen Vorteil gegenüber dem bisherigen außerordentlichen Umwege über Stettin. Dies machte sich namentlich

[1] Vgl. den S. 245 Anm. 2 erwähnten Vortrag.

[2] Vgl. die beiden Aufsätze über „Eisenbahnbau in der Provinz Posen" in der Posener Zeitung vom 12. August und 3. Oktober 1849.

Digitized by Google

im Getreideversand sofort bemerkbar. Nach drei Richtungen, nach Nordwesten, Süden und Westen hatte nunmehr die Stadt Posen, der Mittelpunkt des Warthegebiets, Eisenbahnverbindung. Nach Osten jedoch, nach Warschau hin, fehlte sie noch und sie sollte wegen strategischer Bedenken Rußlands niemals kommen. Die schwersten Schläge erfuhr die Schiffahrt in den Jahren 1870/71. 1870 wurde die Märkisch-Posener Eisenbahn von Frankfurt nach Posen eröffnet und somit die geradeste Verbindung nach Berlin geschaffen. 1871 wurde die Linie Posen—Bromberg—Thorn dem Verkehr übergeben. Während die vorher gebauten Schienenwege das Warthegebiet nur in seiner Querrichtung kreuzten, durchzogen diese beiden Linien es in seiner ganzen Länge. Die Märkisch-Posener Bahn legte sich an die untere Warthe von Süden her, die Posen-Bromberger an die obere Warthe von Norden her heran. Beide schnitten der Schiffahrt die Zufuhren aus den von der Wasserstraße entfernter gelegenen Gebieten ab. Besonders die Märkisch-Posener Bahn ging mit großer Thatkraft gegen die Schiffahrt vor. Selbst aus dem unmittelbar am Wasser gelegenen Centrum des Handels, der Stadt Posen, entzog sie der Schiffahrt den größten Teil der nach dem Westen gehenden Güter. Bereits zu Anfang der siebziger Jahre waren somit die wichtigsten Eisenbahnlinien gebaut. Einst war die Wasserstraße die Richtlinie des großen Verkehrs gewesen; sie allein hatte die schweren Lasten der Landeserzeugnisse, wie Holz, Getreide und Spiritus, zur Ausfuhr gebracht und sie hatte die wirtschaftlichen Beziehungen in erster Linie geknüpft. Die Eisenbahnen lösten diese Gebundenheit und gaben dem Verkehr die Möglichkeit, sich nach allen Richtungen hin zu wenden. Das war zunächst das wichtigste Ergebnis des Eisenbahnbaues, und hierdurch vor allem war die Bedeutung der Wasserstraße für die Interessen ihres Gebiets zurückgedrängt.

Indes war doch diese ganze Zeit von einem derartigen wirtschaftlichen Aufschwung begleitet, namentlich die Produktivität der Landwirtschaft, die der Schiffahrt die bedeutendsten Frachten gab, wuchs derart, daß sich auch unter dem Wettbewerb der Eisenbahnen wenigstens bis zum Bau der Märkisch-Posener und Posen-Bromberger Bahn in den Jahren 1870/71 kein wesentlicher Rückgang der Schiffahrt vollzog. Dies möchte man aus der Entwicklung des Schiffsbestandes auf der Warthe entnehmen[1]. Es betrug im Regierungsbezirk Posen die[2]

[1] Anschreibungen des Verkehrs sind in früherer Zeit auf der Warthe nicht erfolgt.

[2] A. Herzog, Die Entwicklung der gewerblichen Verhältnisse im Regierungsbezirk Posen seit dem Jahre 1815. Posen 1867. S. 190.

Digitized by Google

	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in Lasten
1822	66	608
1825	32	310
1828	36	380
1831	92	1514
1834	107	2132
1837	127	3055
1840	165	3257
1843	226	5190
1846	294	7406
1849	274	6123
1852	272	6866
1855	211	?
1858	284	7334
1861	290	7200

In der Zeit vor den Eisenbahnen bis 1846 verzwölffachte sich nach diesen Zahlen das Leistungsvermögen der Wartheflotte, das sich in erster Linie in ihrer Tragfähigkeit ausspricht. Die Anzahl der Schiffe vervierfachte sich. Das Wachstum war also ein ganz außerordentliches. Von 1846 bis 1861 dagegen erfolgte sowohl, was die Tragfähigkeit der Schiffe als, was ihre Zahl anlangt, ein, wenn auch nur geringer, Rückgang. Die sechsziger Jahre brachten wieder einen großen Aufschwung. Von 1861 bis 1872 stieg die Gesamttragfähigkeit nahezu um 66 %. Es betrug die

	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit
1861	260	7200 Last = 14 400 t
1872[1]	309	23 653 t

Es ist ein seltsames Zusammentreffen, daß man sich zu einer weitergreifenden planmäßigen Regulierung der Warthe entschloß, gerade als die beiden letzten Haupteisenbahnen im Warthegebiet gebaut wurden, in denen der Schiffahrt alsbald die stärksten Rivalen entstehen sollten. Nur ungern gab die Regierung einem im Abgeordnetenhause mit sehr großer Mehrheit angenommenen Beschlusse nach und legte im Jahre 1869 einen Kostenüberschlag und Plan für die Regulierung der Warthe vor. Sie unterließ nicht, auf die schlechten Erfahrungen bei anderen Wasserstraßen und den Mangel jeder Massenproduktion im Stromgebiet hinzuweisen, die der Schiffahrt Güter zuführen könnte. Doch wolle sie nichts versäumen, erklärte sie, „um den Anforderungen der Industrie und des Handels soweit als möglich gerecht zu werden und einen Zustand anzustreben, welcher den Interessen derselben

[1] Nach der ersten Zählung der Reichsstatistik.

Digitized by Google

förderlich werden" könnte. In der Beilage des Staatsanzeigers erschien ein im Ministerum verfaßter Artikel, welcher vor der Überschätzung der Wasserstraßen warnte. Der Minister Graf Itzenplitz selbst ließ ihn durch Vermittlung des Präsidenten des Abgeordnetenhauses denjenigen Abgeordneten zustellen, die sich für die Wartheregulierung interessiert hatten. Der Artikel hatte genau den entgegengesetzten Erfolg, als er beabsichtigte. Gerade unter dem Eindruck jener halbamtlichen Kundgebung organisierte sich eine Gegenbewegung zu Gunsten der Wasserstraßen. So erlangte die Vorlage über die Wartheregulierung eine weitgehende Bedeutung für die gesamte Entwicklung unserer Binnenschiffahrt überhaupt[1].

Man begnügte sich zunächst mit einer Regulierung des Stromes bis Schrimm aufwärts. Denn auf der obersten Strecke war der Verkehr schon damals nur noch sehr gering. Insbesondere hatte die Warthe als Verbindungsstraße mit Rußland zuerst infolge der russischen Zollpolitik und dann vor allem infolge des Baues der Eisenbahnen, die den Verkehr in andere Richtungen leiteten, ihre Bedeutung eingebüßt. Bis zum Jahre 1880/81 wurden für die Regulierung der Posener Warthe 2 049 684 Mk. ausgegeben[2]. Hiermit war der Anschlag bereits überschritten, ohne daß jedoch das Ziel der Regulierung, die Herstellung einer gleichmäßigen Fahrwassertiefe von 1 m bei mittlerem Niedrigwasserstande, sich überall hätte erreichen lassen. In den Jahren 1879/82 trat die Regierung, unterstützt durch die öffentliche Meinung, die inzwischen vollends zu Gunsten der Wasserstraßen umgeschlagen war, mit einem umfassenden Programm zur Regulierung der Ströme hervor. Zu dem letzten Teil dieses Programms gehörte auch die Fortführung der Wartheregulierung, für die weitere 840 000 Mk. genehmigt wurden. Ja man entschloß sich alsbald noch mehr zu thun, und warf auch für die Strecke oberhalb Schrimm, wiewohl der Verkehr auf ihr sich inzwischen noch weiter vermindert hatte, 850 000 Mk. aus. Alle diese Beträge sind bis zum Jahre 1892/93 zur bestimmungsgemäßen Verwendung gelangt[3]. Die Regulierung hatte noch nicht zu vollem Erfolge geführt. Insbesondere hatte die durch die Einschränkung des Stromes vermehrte Geschwindigkeit und die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf den Bestand der Ufer und damit auf die Befahrbarkeit der Wasserstraße einen nachteiligeren Einfluß ausgeübt, als zu erwarten gewesen war. Aber seitdem erschien es doch als ausreichend, die Regulierung mit

[1] Vgl. V. Bdtg. d. W. S. 37.
[2] Drucks. d. H. d. Abg. Sess. 1852. Nr. 29. S. 4.
[3] Drucks. d. H. d. Abg. Sess. 1894. Nr. 26. S. 25.

Digitized by Google

den etatsmäßigen Mitteln fortzuführen; und zwar wurden bis 1901/1902 565 000 Mk. zum Zwecke der Nachregulierung überwiesen. Die gesamten Regulierungskosten der Posener Warthe belaufen sich demnach seit dem Regulierungsplan von 1869 auf insgesamt 4 304 684 Mk. Für die Unterhaltung des Stromes wird seit 1895/96 jährlich ein fester Betrag von 183 180 Mk. überwiesen[1]. Hierzu sind jedes Jahr noch kleinere Zuschüsse gekommen, sodaß sich die Unterhaltungskosten im Durchschnitt der letzten fünf Jahre 1897/1901 auf jährlich 207 000 Mk. belaufen haben. Rechnet man nur eine 3 %ige Verzinsung des seit dem Regulierungsplan von 1869, also seit etwa 30 Jahren für die Herstellung der Schiffahrtsstraße aufgewandten Anlagekapitals, so erhält man an Zinsen und Unterhaltungskosten zusammen 336 140 Mk. Dies ist die Summe, welche die Posener Warthe dem Staate heute jährlich kostet. Die Ausgaben für die Verwaltung sind hierbei nicht einbegriffen[2].

Die Regulierung der Warthe ist für den Betrieb der Schiffahrt von größtem Vorteil gewesen. Am deutlichsten spricht sich das in zwei leicht feststellbaren Thatsachen aus. Einmal gestattete die Verbesserung des Fahrwassers eine fortdauernde Vergrößerung der Schiffsgefäße. Es betrug nach den Aufnahmen der Reichsstatistik im Regierungsbezirk Posen:

	Zahl der Segel- u. Schleppkähne	Tragfähigkeit in Tonnen		Zahl der Segel- und Schleppkähne mit einer Tragfähigkeit von Tonnen				
		insgesamt	durchschnittlich	unter 50	50–100	100–200	200–300	300–400
1872	309	23 653	77	24	253	32	—	—
1877	223	18 662	84	18	157	48	—	—
1882	248	23 602	93	15	111	122	—	—
1887	216	22 528	104	16	52	148	—	—
1892	217	26 487	122	10	31	165	5	1
1897	176	23 912	136	4	7	165	—	—

Die durchschnittliche Tragfähigkeit stieg also von 77 auf 136 Tonnen; bis auf die Gegenwart dürfte sie sich wohl verdoppelt haben. Während 1872 der gewöhnliche Wartheкahn 75 Tonnen trug, ist heute das Normal-

[1] Vordem waren es 167 000 Mk.

[2] Erhebliche Aufwendungen im Interesse der Schiffahrt ist auch die Stadt Posen gegenwärtig im Begriffe zu machen. Sie richtet eine Umschlagsstelle ein, deren Kosten sich namentlich wegen großer Uferaufschüttungen, die gleichzeitig als Wehr gegen Überschwemmungen dienen sollen, auf 1½ Millionen Mark und mehr belaufen werden. Zwei elektrisch betriebene Krahne werden die Güter aus dem Schiff in den Eisenbahnwagen und aus dem Eisenbahnwagen ins Schiff heben.

Digitized by Google

maß 150 Tonnen. Kähne über 175 Tonnen kommen bei den Wartheschiffer kaum vor[1]. Doch unternehmen es vereinzelt bei gutem Wasserstande selbst größte Oderkähne, bis Posen aufwärts zu gehen[2].

Die Vertiefung und Verbesserung der Fahrrinne machte ferner die Einführung der Dampfschiffahrt auch auf der Warthe möglich. Es war die Stettiner Firma Herrmann & Co., welcher das Verdienst gebührt, im Jahre 1883 zuerst eine Dampferlinie zwischen Stettin und Posen ins Leben gerufen zu haben. Das Unternehmen fand den größten Beifall, und schon im nächsten Jahre folgte deshalb eine zweite Stettiner Firma, Stenzel & Co., auf der gleichen Strecke. Ihr Betrieb wurde jedoch 1887 von Herrmann & Co. übernommen und zunächst auf gemeinsame Rechnung fortgeführt. 1892 traten Stenzel & Co. von dem Geschäft zurück. Herrmann & Co. stellten zunächst 2 Schlepper in Dienst, nach der Vereinigung mit Stenzel & Co. hatten sie deren 4. Ihre Zahl ist bis heute dieselbe geblieben. Die Dampfer sind sämtlich Hinterraddampfer von 130, 130, 200 und 220, zusammen 680 indizierten Pferdekräften. Sie vermögen ein jeder bis zu acht Kähnen, soviel als die Strompolizei gestattet, in Anhang zu nehmen. Herrmann & Co. beschäftigten sich von vornherein damit, außer ihren eigenen Schleppschiffen auch die Kähne der Segelschiffer zu schleppen. Es wurde bei den Segelschiffern mehr und mehr üblich, in der beschwerlichen Fahrt zu Berg sich nicht mehr dem unzuverlässigen Winde anzuvertrauen, sondern unter Dampf zu gehen. Heute fährt kein Schiffer mit Ladung mehr zu Berg ohne Dampf. Nur leer segeln die Kähne noch öfters bei

[1] Wenn im Jahre 1892 fünf Kähne von 200—300 t und sogar ein Kahn von über 300 t gezählt wurden, so dürfte am ehesten ein Irrtum anzunehmen sein, oder aber es müßte sich um Kähne handeln, die regelmäßig auf anderen Wasserstraßen verkehren. Es ist überhaupt zu beachten, daß je mehr man der Gegenwart näher kommt, desto unzuverlässiger der Rückschluß aus den Schiffsbestandszählungen auf die Verkehrsverhältnisse in einem Stromgebiet wird. Denn die Statistik fragt nur danach, wo ein Schiff beheimatet ist, nicht, auf welchen Strecken es regelmäßig fährt. Je besser die Wasserwege wurden, je weniger eng die Fahrzeuge sich den Besonderheiten der einzelnen Wasserstraßen, auf denen sie verkehren sollten, anzupassen brauchten, und vor allem je schneller sich der Verkehr vollzog, desto mehr konnte der einzelne Schiffer auch außerhalb des Stromgebiets, in dem er ansässig war, Beschäftigung suchen; und es ist vollends jetzt nichts seltenes mehr, daß ein Schiffer während der ganzen Schiffahrtsperiode in fremden Gewässern fährt, ja daß er sein Schiff womöglich selbst außerhalb überwintern läßt.

[2] Im Jahre 1899 kamen, wie die Handelskammer zu Posen berichtet, vier derartige Kähne dorthin, von denen einer die schon auf der Oder sehr seltene Tragfähigkeit von 500 t, die anderen von 350, 300 und 240 t hatten. H. K. P. 99 S. 281.

Digitized by Google

günstigem Winde auch stroman. Es ist auf der Warthe nicht anders wie überall auf den größeren Strömen. Im Jahre 1890 schloß sich eine Anzahl von Schiffern zusammen, um sich von fremder Schlepphilfe unabhängig zu machen und eigene Schleppdampfer zu beschaffen. Sie nannten sich „Vereinigte Wartheschiffer, Dampfschleppschiffahrts-Genossenschaft, E. G. m. b. H." zu Posen und begannen ihren Betrieb im Jahre 1891 mit einem Dampfer. Die Genossenschaft zählt heute 52 Mitglieder und besitzt 3 Hinterraddampfer von 120, 120 und 250, zusammen 490 indizierten Pferdekräften. Ursprünglich war nur beabsichtigt gewesen, mit den Dampfern die Kähne der Genossen schleppen zu lassen. Seit 1897 aber begann die Genossenschaft, die sich seit ihrer Gründung fortschreitend entwickelt hatte, auch selbst das Frachtgeschäft in die Hand zu nehmen. Sie hat für die Annahme der Güter in Posen wie in Stettin ihre Spediteure, die alles Geschäftliche besorgen. Die Beförderung der Stückgüter erfolgt in regelmäßiger Fahrt, für welche gegenwärtig acht Schiffer jährlich ausgelost werden, während die übrigen Schiffer sich ihre Beschäftigung frei im Massengüterverkehr auf eigene Rechnung suchen. Andere Reedereien außer diesen beiden sind auf der Warthe nicht thätig. Es kommt nur ausnahmsweise vor, daß, wenn der Wasserstand es gestattet, Schraubendampfer von der Oder einmal die Warthe hinaufgehen. Im allgemeinen aber ist es fremden Dampfern unmöglich, die Warthe zu befahren. Der Wettbewerb solcher „wilden" Dampfer fällt jedenfalls nicht ins Gewicht. Beide Reedereien, sowohl Herrmann & Co. wie die Vereinigten Wartheschiffer dehnen ihre Fahrten regelmäßig nur bis Posen aus. Weiter hinauf gelangen sie nicht. Die Dampfschiffahrt setzt, um lohnend zu sein, eine gewisse Stärke des Verkehrs voraus, die weiter oberhalb fehlt. Die wenigen Segelschiffer, die bis hierher gelangen, finden deshalb keine Gelegenheit, sich schleppen zu lassen und müssen auch zu Berg segeln. Hin und wieder einmal im Jahre, wenn größere Verladungen oberhalb Posens erfolgen sollen, geht auch wohl ein Dampfer wenigstens bis Schrimm aufwärts, um eine größere Anzahl von Kähnen rasch an Ort und Stelle zu bringen. Ja, es ist schon vorgekommen, daß Dampfer bis zur russischen Grenze vordrangen. Unbekannt sind in der Wartheschiffahrt die Güterdampfer, d. h. Dampfer, welche die zu befördernden Güter selbst einnehmen und sie nicht in angehängten Schleppschiffen befördern. Güterdampfer, die ohne Anhang fahren, gewähren die schnellste Art der Beförderung, aber die Beförderung ist auch sehr viel kostspieliger. Auf der Warthe würde dies vollends der Fall sein, da diese nicht derartig geräumige Dampfschiffe zuläßt, um zu der Last, welche der Dampfer bereits in seiner Maschine, dem Kohlenvorrat und dem

Digitized by Google

Schiffskörper trägt, noch eine genügende Menge von Gütern laden zu können. Die Güterdampfer verlangen die besten Fahrstraßen.

Im Zusammenhang mit diesen Fortschritten hat die Schiffahrt sehr an Regelmäßigkeit und Schnelligkeit, auch an Billigkeit der Beförderung gewonnen. Ein unabänderlicher Mangel der Wasserstraßen ist es allerdings, daß sie im Winter ganz oder teilweise versagen. Die winterliche Unterbrechung der Schiffahrt dauerte im Durchschnitt der Jahre 1895/1900 auf der Strecke unterhalb Posen 69 Tage, sodaß die Länge der Schiffahrtsperiode 296 Tage betrug. Das ist in Anbetracht der östlichen Lage des Stromes nicht ungünstig. Dagegen erschwert die Wasserstandsbewegung den Betrieb der Schiffahrt sehr. Die Warthe gehört auch noch in ihrem Unterlauf — fast drei Viertel des Laufes liegen auf russischem Gebiet — zu denjenigen Strömen, welche die ungleichmäßigste Wasserführung haben. Die Bauverwaltung nimmt an, daß die Schiffe auf der Warthe nur während etwa eines Drittels der Schiffahrtsperiode mit voller Ladung, während eines weiteren Drittels mit halber Ladung und während je eines Sechstels mit drei Viertel und ein Viertel Ladung fahren können[1]. Die Ausnutzung der Schiffsräume wechselt demnach sehr. Im Jahre 1900 betrug die durchschnittliche Beladung der Schiffe in den einzelnen Monaten nach der Reichsstatistik (Durchgangsverkehr bei Schwerin) in Tonnen:

	In der Bergfahrt	In der Thalfahrt
Januar	—	—
Februar	—	177
März	110	156
April	127	162
Mai	127	132
Juni	57	75
Juli	61	64
August	49	56
September . . .	49	46
Oktober	57	49
November . . .	84	106
Dezember . . .	108	108

Da es sich bei diesen Zahlen um Durchschnitte handelt, so sind die äußersten Gegensätze noch nicht einmal erkennbar. Der Betrieb der Schiffahrt kann also auch heute noch nur sehr ungleichmäßig ausgeübt werden. Die Tabelle in Anlage I läßt die Einwirkung der Wasserstandsverhältnisse

[1] Druckf. d. H. d. Abg. Sess. 1901. E. zu Nr. 23 (Wasserwirtschaftliche Vorlage) Anlage IV.

Digitized by Google

auf die Verkehrsgestaltung erkennen. Den besten Wasserstand haben regelmäßig die Frühjahrsmonate. In diesen fast allein ist die Warthe vollschiffig. Mitunter steht dann das Wasser sogar so hoch, daß die Schiffahrt auf ein paar Tage unmöglich wird[1]. Im Sommer ist die Abnahme des Wassers stets sehr groß und nur vorübergehend pflegt eine Hebung einzutreten, wenn von Rußland her Fluten abgeschwächt herüberschlagen. Im Herbst hebt sich dann der Wasserstand wieder, aber in den einzelnen Jahren in sehr verschiedener Weise. Am deutlichsten sollte sich eigentlich der Einfluß des Wasserstands auf die Bergschiffahrt geltend machen. Denn die Schwierigkeiten sind bei schlechtem Wasserstand auf der Bergfahrt noch größer als auf der Thalfahrt. Aber gerade hier ist der Verkehr in den einzelnen Monaten einigermaßen gleichmäßig. Das liegt daran, daß zu Berg hauptsächlich Stückgutsendungen und namentlich bessere Güter gehen, die von den beiden Reedereien befördert werden. Um sich eine dauernde Kundschaft zu sichern, sind sie genötigt, auch den Sommer hindurch, wenn auch manchmal unter großen Schwierigkeiten, den Verkehr aufrecht zu erhalten. Zu Thal dagegen gehen vornehmlich Massengüter, welche den Einzelschiffern zufallen. Hier wiegt der Verkehr in den drei Frühjahrsmonaten März, April und Mai meist denjenigen aller übrigen Monate zusammen auf[2]. In den Jahren 1898/1900 fiel der schwächste Verkehr jedesmal in die Zeit des schlechtesten Wasserstandes. Die Beschaffenheit der Wasserstraße gestattet demnach zwar auch heute noch nicht eine im wesentlichen gleichmäßige Ausübung der Schiffahrt. Die Warthe steht hinter anderen Wasserstraßen hierin sehr zurück, und die Schiffahrt leidet unter der wechselnden Gunst des Wasserstandes um so mehr, als ihre Leistungsfähigkeit nur eine beschränkte ist und der Wettbewerb der Eisenbahn schwer auf ihr lastet. Aber gegenüber den Zuständen vor der zusammenhängenden Regulierung ist es doch viel, daß die Schiffahrt während des Schiffahrtsjahres überhaupt niemals mehr gänzlich still steht; wenigstens in den letzten Jahren ist es nicht mehr vorgekommen[3]. Nur auf der oberen Strecke, auf der allerdings der Verkehr kaum noch der Erwähnung

[1] Bei einem Wasserstand von über 3 m nehmen die Versicherungsgesellschaften keine Versicherung für die Thalfahrt mehr an.

[2] In den Frühjahrsmonaten ist allerdings auch der Verkehrsandrang am stärksten, da alsdann die Winterverladungen von Getreide abschwimmen.

[3] Im Sommer 1900 war es fast soweit. Einer der Schleppzüge von Herrmann & Co. konnte nur bis Obornik gelangen, von wo an die Kähne allein bis Posen zu gelangen suchen mußten. Das Jahr 1900 hatte aber auch einen ungewöhnlich ungünstigen Wasserstand.

Digitized by Google

wert ist, pflegt die Schiffahrt im Sommer ganz zu ruhen. In den Jahren 1898/1900 kam während der Monate Juli—September nicht ein einziges beladenes Schiff von Rußland her über die Grenze.

Auch die Ausführung der einzelnen Fahrten ist eine sehr viel zuverlässigere und schnellere geworden. Namentlich in der Bergfahrt war ehedem die Reisedauer ganz ungewiß[1]; sie konnte von Stettin nach Posen viele Wochen, selbst mehrere Monate dauern, wenn der Schiffer erst auf Besserung des Wasserstandes warten mußte. Seit der Einführung der Dampfschiffahrt hält sich die Ungewißheit in sehr viel engeren Grenzen, wenn auch die Dauer der Fahrten je nach den Wasserstandsverhältnissen und der Schwere des Schleppzuges auch heute noch eine recht verschiedene ist. Es ist schon vorgekommen, daß Schleppzüge in fünf Tagen von Stettin nach Posen gelangt sind. Aber, wenn die Zwischenstationen angelaufen werden, was im regelmäßigen Betriebe stets der Fall ist, so muß bei zehn bis zwölf Tagen schon alles glatt gehen. Jedenfalls ist es nichts seltenes, daß ein Schleppzug vierzehn oder sechzehn Tage, ja noch länger unterwegs bleibt. Stromab fahren die Kähne, weil sie nicht an einen Schleppzug gefesselt und genötigt sind, dessen Aufenthalte mitzumachen, mit Strömung und Segel erheblich schneller. Ein Kahn gelangt recht wohl in fünf bis sieben Tagen von Posen nach Stettin. Im Vergleich zur Eisenbahn ist dies immer noch recht langsam. Die Lieferfrist der Eisenbahn beträgt auf einer Strecke wie Stettin—Posen nur vier Tage. In Wirklichkeit aber nutzt sie diese Frist der Regel nach gar nicht einmal aus, sondern liefert schneller. Es kommt zum Nachteil der Schiffahrt hinzu, daß das Laden und Löschen der in einem Kahn enthaltenen Gütermenge geraume Zeit in Anspruch nimmt; denn zwei Warthekähne von je 150 Tonnen Tragfähigkeit laden soviel wie ein ganzer Eisenbahnzug. Es kommt vor allem noch hinzu, was für die Bergfahrt ins Gewicht fällt, daß die Schleppzüge bei weitem nicht so häufig fahren, wie die Eisenbahngüterzüge, der Schiffer deshalb auch nicht immer sogleich passenden Anschluß findet. Daß von den beiden auf der Warthe thätigen Reedereien eine jede wöchentlich zwei Schleppzüge abgehen ließe, ist ganz selten und kann nur bei sehr starkem Verkehrsandrang vorkommen. Zwei Schleppzüge wöchentlich, auf beide Reedereien zusammen gerechnet, dürfte dem Durchschnitt entsprechen. Eine beschleunigte Beförderung von Stückgütern, einen Eilverkehr, wie er namentlich auf dem Rhein und der Elbe und von Berlin aus entwickelt ist[1], kennt man auf der Warthe nicht.

[1] Vgl. z. B. H. K. P. 1878, S. 80: Es bestand „die Unmöglichkeit, auch nur zu übersehen, ob und wann Kahnladungen am Bestimmungsort anlangen können".

Digitized by Google

Die mit Stückgütern beladenen Kähne gehen in denselben Schleppzügen wie die Massengüter. Die Schleppzüge beider Reedereien aber pflegen auch auf den sogenannten Stationen zwischen Stettin und Posen, in Landsberg, Schwerin, Zirke, Wronke, Oberfitzko, Obornik, anzulaufen. Gerade die jedesmal für die einzelnen Stationen mitgehenden Stückgüter machen dies nötig. Dies erklärt die lange Reisedauer von gewöhnlich annähernd zwei Wochen zwischen Stettin und Posen. Die gleichlange Strecke Hamburg—Berlin legen die Berliner und Hamburger Dampfschiffahrtsgesellschaften im Eilverkehr in einem Drittel der Zeit oder noch schneller zurück. Nicht minder lassen diese ihre Schleppzüge sehr viel häufiger ab, sodaß der Vergleich noch mehr zu Ungunsten der Wartheschiffahrt ausfällt.

Noch langwieriger aber gestaltet sich der Verkehr von anderen Plätzen als von Stettin her. Es kommt niemals vor, daß etwa von Hamburg, Berlin oder sonst woher Schleppzüge unmittelbar die Warthe hinaufdampften. Kähne, welche aus anderer Richtung als von Stettin her die Warthe hinauf wollen, erwarten die von dorther kommenden Schleppzüge entweder in Hohensaaten am Ausgang des Finowkanals oder auch in Küstrin, um sich hier anzuschließen. Dies bedeutet schon eine Verzögerung; noch größer ist diese bei kleineren Sendungen. Stückgüter oder überhaupt Ladungen, welche keinen ganzen Kahn füllen, werden regelmäßig über Stettin gesandt und dort in Wartheкähne umgeladen. Man kann in Posen auf eine derartige Sendung von Berlin drei Wochen, von Hamburg noch länger warten. Der Stückgüterverkehr mit anderen Plätzen als mit Stettin ist deshalb sehr gering. Im ganzen wird man sagen können, daß die Wartheschiffahrt immer noch 3—8mal langsamer ist als die Eisenbahn, und zwar so, daß zumal in der Bergfahrt die ungünstigeren Möglichkeiten innerhalb dieses Spielraums überwiegen. Daß die Schiffahrt auf der Warthe, wie dies bei den besten Leistungen, insbesondere der Rhein- und Elbschiffahrt mitunter der Fall ist, irgendwie den Eisenbahnen an Schnelligkeit nahe käme, davon kann nicht die Rede sein.

Die Vergrößerung der Schiffsgefäße und ihre bessere und gleichmäßigere Ausnutzung während des ganzen Schiffahrtsjahres haben schließlich eine fortdauernde Verbilligung der Beförderungskosten herbeigeführt. Von 1855 bis 1870 scheinen die Frachtsätze ungefähr auf der gleichen Höhe geblieben zu sein. Seit 1870 sind sie unaufhaltsam zurückgegangen. Den besten Maßstab für die allgemeine Höhe der Frachtsätze geben in der Thalfahrt die Getreidefrachten nach Berlin und Stettin. Denn Getreide ist von jeher

Digitized by Google

das bedeutendste Frachtgut auf der Warthe gewesen. Als mittlere galten etwa für die Tonne folgende[1]

Getreidefrachten von Posen nach

	Berlin (400 km)	Stettin (369 km)
1855—1870	9,50 Mk. = 2,38 Pf. f. d. tkm	6,50 Mk. = 1,76 Pf. f. d. tkm
1880—1881	7,25 Mk. = 1,81 Pf. f. d. tkm	— —
1900—1901	5,75 Mk. = 1,44 Pf. f. d. tkm	4,25 Mk. = 1,15 Pf. f. d. tkm

Zu Berg spielten von jeher Stückgüter die erste Rolle; einige Bedeutung erlangte der Bergverkehr überhaupt erst mit Beginn der achtziger Jahre, um sich dann mit Hilfe der Dampfschiffahrt rasch zu entwickeln. Die Stückgüterfracht, welche die Segelschiffer in den Jahren 1880/82 von Stettin aus nach Posen erhielten, schwankte zwischen 50 und 80 Pfg. für 100 kg = 1,36—2,17 Pfg. f. d. tkm. Sie war immer nur um weniges höher als die Fracht für Massengüter. Die Dampfschiffahrt war in der Lage, bessere Frachtsätze zu verlangen. Nach dem ältesten Tarif von Herrmann & Co. aus dem Jahre 1883 waren je nach Art der Sendung 60 bis 100 Pfg. für 100 kg = 1,63—2,71 Pfg. f. d. tkm von Stettin nach Posen zu zahlen. Heute betragen die Frachten nicht mehr als 40 bis 60 Pfg. = 1,08—1,63 Pfg. f. d. tkm. Man wird annehmen können, daß die Wartheſrachten seit 30 Jahren um 35—40 %, seit 20 Jahren um 25—30 % gesunken sind.

Allen diesen Fortschritten entsprechend ist der Verkehr beständig gewachsen. Es betrug[2] in Tonnen der

Durchgangsverkehr von Schiffsgütern bei Schwerin a./W.

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1875/79	6 200	40 900	47 100
1880/84	14 900	46 300	61 200
1885/89	19 200	67 400	86 600
1890/94	26 300	66 100	92 400
1895/99	43 400	99 400	142 800
1900	35 800	90 800	126 600
1901	51 700	71 100	122 800

Der Schiffahrtsverkehr ist also in den letzten 25 Jahren auf das zweieinhalbfache gestiegen. Freilich darf man den Verkehr auf der Warthe nicht

[1] Vgl. H. K. P. seit 1857 jährliche Frachtberichte, ferner die Berichte des Fachblatts „Das Schiff" seit 1880 und Anlage II, welche zugleich die außerordentlichen Schwankungen der Frachtsätze zeigt.

[2] Nach der Reichsstatistik über die Binnenschiffahrt.

Digitized by Google

mit dem auf dem Rhein oder der Elbe vergleichen wollen. Im Jahre 1900 gingen auf dem Rhein an der Zollgrenze bei Emmerich 12 600 000 t zu Berg und zu Thal zusammen durch, d. h. genau 100 mal mehr als bei Schwerin a./W., und auf der Elbe bei Hamburg(—Entenwerder) 5 300 000 t, d. h. 40 mal mehr. Die Zählstelle Schwerin liegt an der untersten Strecke der Posener Warthe. Bis Posen aufwärts schwächt sich die Verkehrsdichtigkeit nur wenig ab. Oberhalb dieser Stadt dagegen war der Verkehr schon in den siebziger Jahren nur noch gering, er hob sich in den achtziger Jahren wenig, um seitdem, je weiter den Strom hinauf, desto bedeutungsloser zu werden. Die folgenden Zahlen des Durchgangsverkehrs bei Pogorzelice an der deutsch-russischen Zollgrenze lassen dies wenigstens in so weit ersehen, als es den Verkehr von und nach Rußland betrifft.

Durchgangsverkehr von Schiffsgütern bei Pogorzelice.

	Zu Berg (nach Rußland)	Zu Thal (von Rußland)	Zusammen
1875/79	2 100	6 100	8 200
1880/84	5 100	9 200	14 300
1885/89	4 100	10 800	14 900
1890/94	1 700	3 100	4 800
1895/99	800	1 900	2 700
1900	100	200	300
1901	—	200	200

Durch die Zahlen von Schwerin und Pogorzelice ist die Stärke des Verkehrs an der untersten und an der obersten Strecke der Posener Warthe gemessen. Sonst fehlt es an Zahlenmaterial. Es ist aber nicht zweifelhaft, daß seit den siebziger Jahren der Verkehr oberhalb der Stadt Posen nur noch sehr gering war, und daß er heute, von mäßigen Verschiffungen von Getreide und Holz abgesehen, auf der ganzen Strecke von Posen bis zur Grenze nahezu erstorben ist. In den Jahren 1898/1901 haben von und nach oberhalb Posen nicht mehr als durchschnittlich 20 Kähne passiert[1].

[1] H. K. P. Übersichten des Verkehrs der Kähne. Der bedeutendste Hafen oberhalb Posen ist Orzechowo, der aber auch wesentlich nur dem nächsten Lokalverkehr dient und es kaum auf einen Ein- und Ausgang von mehr als 50 Kähnen jährlich bringen dürfte. Orzechowo war bisher der einzige Platz an der Warthe, der für einen unmittelbaren Umschlag vom Schiff in den Eisenbahnwagen (einstmals von der Öls-Gnesener Bahn) eingerichtet ist. Im Jahre 1897/98 beliefen sich die Einnahmen der von der Eisenbahn unterhaltenen Umschlagstelle auf 547 Mk., die Ausgaben auf 1556 Mk. Daß die Verhältnisse sich ändern könnten, erscheint aussichtslos, so daß hier eine auffällige, wenn auch nicht sehr ins Gewicht fallende, Opferwilligkeit der Eisenbahnverwaltung zu Gunsten der Schiffahrt vorliegt.

Digitized by Google

Bisher sind die Grundzüge der Entwicklung dargelegt worden. Es war hervorgetreten, wie die Schiffahrt sich bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts rasch entwickelte, wie sie dann durch den Bau der hauptsächlichen Eisenbahnlinien zuerst gehemmt und Anfang der siebziger Jahre schließlich entschieden zurückgedrängt wurde. Seitdem machten sich die Vorteile der neuen durchgreifenden Stromregulierung geltend, die zumal, als seit 1883 die Dampfschiffahrt endlich auch auf der Warthe Eingang fand, einen neuen Aufschwung der Schiffahrt auf der Strecke bis Posen aufwärts, soweit die Dampfer fahren, ermöglichte. In den letzten beiden Jahrzehnten wurde allerdings auch das Eisenbahnnetz weiter ausgebaut. Neunmal in ihrem Lauf wird heute die Posener Warthe von Schienengeleisen geschnitten oder unmittelbar berührt. Kein Städtchen im Stromgebiet giebt es mehr, das nicht entweder selbst Eisenbahn hätte oder weiter als 10 bis 20 km von der nächsten Eisenbahnstation entfernt läge. Nirgendsmehr ist die Wasserstraße der ausschließliche Verkehrsweg. Aus mancher Stellung konnte so die Schiffahrt durch die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes noch weiter herausgedrängt werden. Aber das war bei weitem nicht mehr so fühlbar wie das erste Auftreten der Eisenbahn.

Aus der Zunahme des Verkehrs auf der Warthe hat die Regierung den Schluß gezogen, in die große wasserwirtschaftliche Vorlage, um auch den Regierungsbezirk Posen an deren Vorteilen teilnehmen zu lassen, den Plan einer weiteren Verbesserung der Wartheстraße aufnehmen zu sollen. Da sich eine über das bisherige Regulierungsziel, die Erreichung von 1 m bei mittlerem Niedrigwasser, hinausgehende Tiefe wegen der geringen Wassermengen, welche der Strom bei Niedrigwasser führt, nicht erreichen läßt, so soll durch Ausbau des Niedrigwasserprofils und sonstige Verbesserungen am Flußbett größeren Schiffsgefäßen von 400 t Tragfähigkeit, wie sie auf der Oder verkehren, bisher aber nur ganz vereinzelt nach Posen gelangen konnten, die Fahrt nach der Warthe erleichtert werden. Diese Kähne würden zwar nicht mit voller Ladung schwimmen können, aber bei schlechtem Wasserstande doch noch immer bei weitem mehr Güter aufnehmen, als die bisherigen kleinen Finow-mäßigen Kähne von 150 t, wie sie auf der Warthe bisher üblich waren. Denn die großen 400 t-Schiffe besitzen bei einer Wassertiefe von 1 m immer noch eine Ladefähigkeit von rund 200 t. Die Kosten der Bauausführungen sind auf 2 231 000 Mk. veranschlagt[1]. Zu einem zuverlässigen Urteil über die heutige Bedeutung der Wartheschiffahrt und die Hoffnungen, die man für die Zukunft hegen darf,

[1] Drucks. d. H. d. Abg. 1901. E. zu Nr. 23, Anlage IV.

Digitized by Google

kann man indes nur gelangen, wenn man die Ursachen der Entwicklung näher untersucht, dies möglichst hinsichtlich jedes in größerer Menge auftretenden Frachtgegenstandes getrennt thut und den Hintergrund, die wirtschaftlichen Zustände und Beziehungen des Gebietes, aus dem der Verkehr entspringt, nicht aus dem Auge verliert[1].

Zum Schiffahrtsverkehr rechnet nicht die Flößerei. Sie hängt viel weniger von einer guten Beschaffenheit der Gewässer ab. Sie ist zwar nicht gänzlich uninteressiert daran. Denn Geröll im Flußbett und Sandbänke, Ausuferungen des Stromes bringen ihr ganz ebenso wie der Schiffahrt Gefahren. Seit langem ist aber die Warthe so gut reguliert, daß die Flößerei sich selbstverständlich durchaus glatt vollzieht und nichts für sie zu wünschen übrig bleibt. An einer weiteren Verbesserung der Wasserstraße würde die Flößerei kein Interesse haben; ja um ihretwillen brauchte der Strom auch nicht einmal in dem heutigen Zustande erhalten zu werden. Die Rücksicht auf die Flößerei kann ganz außer acht gelassen werden; sie bedarf keiner weiteren Fürsorge, als sie nicht schon die im allgemeinen Landeskulturinteresse zu ergreifenden Maßnahmen gewähren. Es soll hier der Flößerei kurz vorweg gedacht werden. Die Posener Holzhändler sind sich darüber einig, daß die Flößerei in den fünfziger und sechsziger Jahren bedeutender gewesen ist als in den letzten Jahrzehnten. Soviel scheint sicher, daß die Güte des Floßholzes seit langem nachgelassen hat. Heute vollends sind die alten Waldbestände in der Nähe der Warthe auf russischem Gebiet sehr zurückgegangen. Für Aufforstung der entblößten Flächen ist nicht genügend gesorgt worden. Der Floßholzverkehr ist in den einzelnen Jahren sehr wechselnd. Die folgenden Durchschnittszahlen zeigen, daß sich in den letzten 25 Jahren die Flößerei nicht vermindert hat. In den Jahren 1895/99 nahm die Verflößung inländischer Hölzer sogar einen großen Aufschwung.

Floßholzverkehr in Tonnen.

	Durchgegangen bei Pogorzelice zu Thal	Durchgegangen bei Schwerin zu Thal
1875/79	38 400	34 600
1880/84	22 700	26 600[2]
1885/89	50 800	38 100
1890/94	49 600	36 500
1895/99	31 500	65 500
1900	12 600	24 000
1901	9 500	17 600

Anm. 1 und 2 siehe folgende Seite.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen thun der Flößerei keinen Abbruch. Denn die Verflößung ist eine so billige Art der Fortbewegung, daß die Eisenbahnen für die Beförderung von Rundhölzern und anderem Rohmaterial, wo jene möglich ist, nicht in Frage kommen. Im Gegenteil führen die Eisenbahnen der Wasserstraße noch Hölzer aus weiterer Entfernung zu, was früher mittelst Gespann nur mühsam geschah. Das Floßholz nimmt seinen Weg fast ausschließlich nach den Oberberger und Lieper Seen, da wo der Finowkanal sich von der Oder abzweigt. Die weiten Flächen dieser Seen, auf denen die Flöße liegen bleiben, bis sie ihre Bestimmung gefunden, sind die großen Stapelplätze des von der Oder, von der Warthe und vor allem von der russischen Weichsel durch die Oder-Weichselstraße, auch über Stettin von der See her nach Mittel- und Westdeutschland drängenden Holzes. Soweit der Holzhandel sich der Schiffahrt bedient, wird hiervon noch zu sprechen sein.

[1] Mehrfach benutzt sind: K. Schottmüller, Handel und Gewerbe im Regierungsbezirk Posen bis zum Jahre 1851, Posen 1901, wo die ältere wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets dargestellt ist. Über die neuere wirtschaftliche Entwicklung berichtet unter Mitwirkung von Sonderberichterstattern für die Haupthandelszweige Hampke, Festschrift der Handelskammer zu Posen aus Anlaß ihres fünfzigjährigen Bestehens 1851—1901, Posen 1901.

[2] Für 1880 fehlen die Angaben. Die obige Zahl ist daher nur der Durchschnitt aus den Jahren 1881—84.

Digitized by Google

II.

Der Schiffahrtsverkehr in gesonderter Darstellung nach den einzelnen Gütern.

a) Thalverkehr.

[1] Der landwirtschaftliche Boden des Warthegebiets ist im allgemeinen fruchtbar; besonders der mittlere Teil gehört neben Kujawien und dem Thal der Prosna zu den besten Getreideböden der Provinz. Die Provinz Posen ist ein Land des Großgrundbesitzes, der noch heute mehr als die Hälfte der landwirtschaftlich genutzten Fläche inne hat, eine Besitzverteilung, welche die Erzielung von Getreideüberschüssen begünstigt.

Soweit die Kunde von mühsamen Versuchen zurückreicht, auf der Warthe Fahrzeuge thalwärts zu bewegen, war es vornehmlich Getreide, welches die Ladung ausmachte[2]. Auch heute noch ist das Getreide unter allen zu Thal fahrenden Gütern dasjenige, welches die größten Schiffsräume füllt. Hauptmarkt für Posener Getreide war früher Berlin. Noch leichter als Berlin ist Stettin auf dem Wasserwege zu erreichen, das ein unbeständiger Abnehmer zum Zwecke der Ausfuhr war. Ferner wurden Sachsen und die Lausitz schon frühzeitig Käufer. Nach dieser Richtung kam die Wasserstraße nicht in Frage, und ein unmittelbarer Handel entwickelte

---

[1] Eine Sonderuntersuchung über „die Eisenbahntarife und Wasserfrachten für Getreide und Mehl in der Provinz Posen, ihre Geschichte und ihre Wirkungen“ ist in anderer Weise bereits von Stanislaus Pernaczynski gemacht und in dem von Prof. W. Lotz herausgegebenen Band 89 dieser Sammlung veröffentlicht.

[2] Über die ältere Wartheschiffahrt vergleiche G. Schmoller, Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen und Preußens überhaupt von 1680—1786, III. Die Mark Brandenburg, ihre Grenzen, Ströme und Nachbarn bis zum Jahre 1740, in seinem Jahrbuch Bd. VIII, S. 355—360; E. Schmidt, Zur Geschichte des Wartheverkehrs in polnischer Zeit, Historische Monatsblätter für die Provinz Posen Bd. I, S. 85—93.

Digitized by Google

sich dorthin erst, als eine Eisenbahnverbindung geschaffen war. Die Eisenbahnverbindung war seit der Eröffnung der Breslau-Posener Eisenbahn 1856 gegeben. So lange hatte Berlin den Handel dorthin vermittelt. 1858 leitete die Kaufmännische Vereinigung zu Posen unmittelbare Geschäftsbeziehungen in die Wege[1]. Heute sind Sachsen und ganz Schlesien die größten Verbraucher von Posener Getreide. Welchen beträchtlichen Umfang der Getreideversand auf der Warthe bis zum Ende der sechziger Jahre hatte, ist bereits aus den folgenden Zahlen zu entnehmen, die lediglich den Versand der Stadt Posen verzeichnen. Der Versand der Stadt Posen für sich allein betrug im dreijährigen Durchschnitt nach heutigem Gewicht[2]:

1854/56	7 700 t
1857/59	12 000 „
1860/62	13 300 „
1863/65	17 000 „
1866/68	13 300 „
1869	15 800 „
1870	10 500 „

Ähnliche und noch größere Mengen passierten von der oberen Warthe her. Es waren im Durchschnitt der Jahre 1860/69 18 700 t. Zum großen Teil war dies polnisches Getreide. Erwägt man, daß auch die unterhalb Posen verladenen Mengen nicht gering gewesen sein können, so kommt man zu dem Schluß, daß der Getreideversand auf der Warthe in den sechziger Jahren ziemlich gleichbleibend durchschnittlich 40 000 t umfaßt haben mag. Das war bedeutend, augenscheinlich mehr als jemals früher, und selbst mehr, als seit dem neuen Aufschwung der Getreideverschiffungen im verflossenen Jahrzehnt. Trotzdem im Wartheгebiet von jeher mehr Roggen als Weizen angebaut worden ist, war es doch in jener Zeit im allgemeinen mehr Weizen, der zum Versand kam, während der Roggen zum Verzehr für die einheimische Bevölkerung zurückblieb[3].

Bis zu den sechziger Jahren hatten sich trotz des Baues der Eisenbahnen die Getreideverschiffungen in aufsteigender Linie bewegt. Die Eisenbahnen drückten zwar auf die Schiffahrt, aber sie vermochten nicht, obgleich sie, begünstigt durch die zunehmende Produktivität der Landwirtschaft, vorwärts schritten, sie zurückzudrängen. Sie vermochten nur in den sechziger Jahren ihre bis dahin aufsteigende Entwicklung zum Still-

[1] Hampke S. 125.

[2] Nach den Berichten der Handelskammer. Der Wispel Getreide ist in 1,05 t umgerechnet.

[3] Hampke S. 124. Vgl. auch die Handelskammerberichte.

Digitized by Google

stand zu bringen. Das lag vor allem daran, daß die Eisenbahnlinien zunächst nur einen Teil des Warthegebiets, nämlich das Zentrum mit der Stadt Posen, erschlossen, daß sie ferner zunächst der damaligen Hauptrichtung des Getreideabsatzes, nämlich der Richtung nach Berlin, weniger entsprachen und daß sie schließlich auch so billige Frachtsätze anfänglich nicht gewähren konnten, wie es ihnen später möglich wurde.

Die erste Eisenbahn des Warthegebiets, welche im Jahre 1848 eröffnet wurde, stellte die Verbindung mit Stettin her. Die Getreidemengen, welche die Eisenbahn an sich zog, waren vorerst gering, wie überhaupt der gesamte Eisenbahngüterverkehr sich erst allmählich entwickelte. In den Jahren 1853/55 versandte die Stadt Posen nicht mehr als durchschnittlich 2100 t an Getreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen[1]. „In Würdigung des Interesses der östlichen Provinzen", „die Bodenprodukte derselben mittels der Bahn dem Westen zuzuführen", war die seit 1851 vom Staate übernommene Verwaltung von vornherein darauf bedacht, durch Gewährung billiger Tarife den Getreideverkehr zu heben. Ein Jahrzehnt später, 1863/65, waren es auch bereits 10 600 t, die auf der Station Posen jährlich verladen wurden[2]. Im Jahre 1856 wurde die Breslau-Posener Eisenbahn in Betrieb genommen. 1863/65 versandte die Station Posen auf dieser Strecke bereits jährlich 12 000 t. Zusammengenommen überwogen die Eisenbahnverladungen mit 22 600 t Anfang der sechziger Jahre die Schiffstransporte von 17 000 t, soweit es den Platz Posen anlangt, bereits um ein Drittel; daß etwa die Eisenbahn die Frachten der Schiffahrt unterboten hätte, davon konnte damals bei den sehr viel höheren Gesamtkosten der Eisenbahn noch nicht die Rede sein. Selbst im Verkehr nach Stettin, wohin der Schienenweg doch sehr viel kürzer als der Wasserweg ist, war dies nicht der Fall, vollends nicht nach Berlin, wohin die Eisenbahn erst noch im Zickzack über Kreuz an der Ostbahn und Frankfurt führte. Die Fracht für die Tonne Getreide betrug nach Stettin 11,80 Mk.[3], gegenüber einer durchschnittlichen Wasserfracht von 6,50 Mk. Bis Ende der sechziger Jahre wuchs sodann der Bahnversand nur wenig. Er betrug 1867/69 auf der Station Posen mittels beider Eisenbahnlinien 25 800 t gegenüber 13 000 t auf der Warthe. Nur schwer konnte die Handelskammer zu

[1] Nach den Berichten der Betriebsverwaltung der Stargard-Posener Eisenbahn.

[2] Ohne den Durchgangsverkehr.

[3] Seit dem 1. Dezember 1862 wurde Getreide auf der Stargard-Posener Eisenbahn nach der niedrigsten Tarifklasse zum Satze von 2 Pfennigen für die Zentnermeile (= 5,31 Pf. f. d. tkm) befördert. Dazu kam ein fester Zuschlag von 4 Pf. als Abfertigungsgebühr. Betriebsbericht 1862, S. 8.

Digitized by Google

Posen an dieser Thatsache vorbeikommen, indem sie im Jahre 1869 zur Empfehlung der Wartheregulierung in etwas fragwürdiger Weise begutachtete, daß zwar die Fälle „nicht selten" seien, „wo eine rasch eintretende Absatzkonjunktur" bedinge, Getreide mit der Bahn zu verfrachten; ein solches Verhältnis sei aber die „Ausnahme" und bilde „keineswegs die Regel". Ein beträchtlicher Teil des Eisenbahnversands ging nach Berlin, dem Hauptabladeplatze der Schiffahrt.

Die Bedeutung der Schiffahrt für den Getreideverkehr des größten Teils des Warthegebiets ging anfangs der siebziger Jahre wie mit einem Schlage nahezu völlig verloren. Im Jahre 1870 wurde, wie früher erörtert worden ist, die Märkisch-Posener Bahn eröffnet. Sie erstellte, um den Kampf mit der Wartheschiffahrt alsbald aufzunehmen, einen sehr niedrigen Spezialtarif für Getreide von Posen nach Frankfurt zum festen Satze von 3 Sgr. 10 Pfg. für den Centner[1]. Von Frankfurt übernahm die niederschlesisch-märkische Bahn die Weiterbeförderung. Infolgedessen ging fast der gesamte Getreideversand nach Berlin und der Mark auf die Eisenbahn über. Es betrug der

Getreideversand der Stadt Posen

	auf der Wasserstraße	auf der Märkisch-Posener Eisenbahn
1870	10 500 t	500 t[2]
1871	7 400 „	9 000 „
1872	2 100 „	10 400 „
1873	1 100 „	23 600 „
1784	200 „	25 100 „

1873 und 1874 betrug der Gesamtversand der Stadt Posen an Getreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf den Eisenbahnen annähernd 50 000 t bei einem verschwindend kleinen Versand zu Wasser von 1100 bezw. 200 t. Auch der Schiffsversand aus dem unteren Warthegebiet mag seit 1870 so gut wie ganz erloschen sein, nachdem es die neue Eisenbahn als erste Eisenbahn durchzog. Auf allen Stationen von Posen bis Frankfurt entwickelte sich ein lebhafter Getreideverkehr[3]. In der zweiten Hälfte der siebziger Jahre, für welche bereits die Zahlen der Reichsstatistik

[1] Nur von Posen nach Frankfurt, nicht umgekehrt, auch nicht von den Zwischenstationen, weil hier der Wettbewerb der Schiffahrt nicht zu fürchten war. Die Anschlußfracht von Frankfurt nach Berlin hat sich leider nicht mehr ermitteln lassen. Auf den Tonnenkilometer betrug die Fracht Posen-Frankfurt 5,29 Pf. Vgl. Geschäftsbericht der Märkisch-Posener Eisenbahn 1870 S. 22, 1872 S. 29.

[2] Nur Herbst 1870. Die Bahn war erst im Juni eröffnet worden.

[3] Wie die in den Geschäftsberichten enthaltenen statistischen Tabellen zeigen.

Digitized by Google

vorliegen, kamen von Schwerin, dem wichtigsten Wasserplatz der unteren Warthe, kaum noch vereinzelte Kahnladungen zum Versand. Als im Jahre 1871 die Eisenbahnlinie Posen—Bromberg—Thorn dem Verkehr übergeben wurde, wurde auch der oberen Warthe der größte Teil ihres Verkehrs entzogen. Es gingen an Getreide von der oberen Warthe her bei Posen durch:

1870	20 000 t
1871	24 500 „
1872	12 000 „
1873	5 300 „
1874	4 700 „

Während für die sechsziger Jahre der gesamte Getreideversand auf der Warthe ziemlich gleichbleibend auf jährlich 40 000 t angenommen werden konnte, betrug er in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre, als der Tiefstand der Getreideverschiffungen, der in die Jahre 1873/74 fiel, für welche sich indes genaue Zahlen nicht geben lassen, bereits überschritten war, nach den Aufnahmen der Reichsstatistik nur noch den siebenten Teil hiervon. 1875/79 verließen jährlich 5 600 t an Getreide und einigen Hülsenfrüchten durch die Schweriner Brücke thalwärts schwimmend das Warthegebiet. Die Zahlen für die einzelnen Jahre seit 1875 sind folgende:

Durchgangsverkehr von Getreide und Hülsenfrüchten bei Schwerin zu Thal in Tonnen

1875	3 700		1885	11 200		1895	24 900	
1876	2 200		1886	12 100		1896	30 200	
1877	3 500	5 600	1887	10 700	13 300	1897	24 400	30 900
1878	7 300		1888	18 300		1898	15 200	
1879	11 100		1889	14 300		1899	59 600	
1880	6 000		1890	5 100		1900	37 800	
1881	6 400		1891	8 100		1901	16 600	
1882	6 000	6 800	1892	3 200	13 900			
1883	9 900		1893	24 700				
1884	5 900		1894	28 200				

Erst in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre hob sich, wie die Tabelle zeigt, der Getreideversand wieder, um dann nach einem starken Rückgang in den Jahren 1890/92 seit 1893 plötzlich derart in die Höhe zu schnellen, daß die Zahlen der sechsziger Jahre nahezu wieder erreicht wurden. Nur war es jetzt nicht mehr hauptsächlich Weizen, sondern seit den achtziger Jahren fast ausschließlich Roggen, der aus dem Wartheгebiet ausgeführt wurde.

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Schiffahrt um den Getreide-

Digitized by Google

versand hat sich im Laufe der Zeit für die Schiffahrt immer günstiger gestaltet. Denn während die Frachtsätze der Schiffahrt dauernd herabgingen[1], und ihre Leistungen sich besserten, wurden die Frachtsätze der Eisenbahn nur ungenügend ermäßigt. Von 1877 ab wurde auf den deutschen Eisenbahnen der sogenannte Reformtarif eingeführt. Getreide tarifierte nach Spezialtarif I mit dem Streckensatze von 4,5 Pfg. f. d. tkm und einer Abfertigungsgebühr von 120 Pfg. für die Tonne bei Entfernungen über 100 km. Der Tarif bedeutete auf der Strecke Posen—Stettin eine geringe Verbilligung. Er betrug seitdem 10,50 Mk. für die Tonne gegen 11,80 Mk. bisher. Neben dem Frachtsatz des regelmäßigen Tarifs trat seit dem 1. Oktober 1895 der Ausnahmetarif für Getreide zur Ausfuhr über See[2]. Die Fracht für die Tonne Getreide von Posen nach Stettin beträgt nach dem Ausnahmetarif 7,20 Mk. gegenüber 4,25 Mk. durchschnittlicher Wasserfracht, ist also immer noch hoch genug. Der Versand mit der Eisenbahn blieb ganz geringfügig. Im Durchschnitt der Jahre 1898/1900 gingen aus dem gesamten Verkehrsgebiet der Provinz Posen, nicht bloß aus dem Warthegebiet nur 2 200 t Getreide mit der Eisenbahn nach Stettin und den sonstigen pommerschen Häfen. Für die Strecke Posen—Berlin gilt seit 1881 unverändert der bei der allgemeinen Tarifreform zur Aufrechterhaltung älterer Ausnahmetarife gebildete und damals auch auf die Linie Posen—Berlin ausgedehnte Ostbahnstaffeltarif[3]. 1883 wurde die Märkisch-Posener Bahn verstaatlicht. Die Getreidefracht aber blieb seit 20 Jahren für die Strecke Posen—Berlin unverändert auf 10,50 Mark stehen, während die mittlere Wasserfracht von 7,25 Mk. auf 5,75 Mk. fiel. Gerade in derjenigen Richtung, in welcher die Eisenbahn mit der Schiffahrt im stärksten Wettbewerb steht, ist seit der Verstaatlichung der Eisenbahnen, abgesehen von der kurzen Episode der Getreidestaffeltarife, ein vollständiger Stillstand in der sonst überall fortschreitenden Ermäßigung der Eisenbahnfrachten eingetreten.

---

[1] Vgl. Anlage II.

[2] Bis 100 km 4,5 Pf. f. d. tkm, darüber bis 400 km Anstoß 1,43 Pf. Abfertigungsgebühr 120 Pf. für die Tonne.

[3] Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen 1846—96, im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Berlin 1896, Bd I, S. 293. Der Streckensatz beträgt

bis 50 km 4,5 Pf.
51 „ 400 „ 3,8 „
401 „ 450 „ 3,7 „ u. s. w. bis 3,2 Pf. abfallend.

Die Abfertigungsgebühr beträgt von 51—100 km 90 Pf. für die Tonne, darüber 120 Pf. Wegen des sonstigen Geltungsbereichs des Tarifs vgl. Pernaczynski S. 106.

Digitized by Google

Ehemals hatte die Eisenbahn auch bei erheblich höheren Frachtsätzen, als die Schiffahrt forderte, das Übergewicht behaupten können. Seit den neueren Fortschritten des Schiffahrtsbetriebes wurde dies anders. Die Eisenbahnfrachten müssen sich den Schiffsfrachten heute sehr viel mehr nähern, um der Eisenbahn den Vorzug zu verschaffen. Die Bewegung der Frachtsätze in den Jahren 1880—1901, wie sie aus der Anlage II ersichtlich ist, zeigt, daß die Schiffsfrachten von Posen nach Berlin wiederholt auf 9 Mk., ja selbst auf 9,50 Mk., d. h. bis auf 82 und 85 % der Bahnfracht steigen konnten, ohne daß die Wasserverladungen ganz aufgehört hätten. Da nun der Regel nach die Wasserfrachten einen immer mehr sich erweiternden Abstand von den Eisenbahnfrachten hielten, so ist es erklärlich, daß der Getreideversand sich mit immer größerer Vorliebe der Schiffahrt zuwandte. Schon in den achtziger Jahren nahmen die Getreideverschiffungen ständig zu. Ein noch größerer Einfluß als der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffahrt gegenüber der Eisenbahn aber ist sicherlich den Absatzverhältnissen, die ja bekanntlich im Getreidehandel äußerst wechselnde sind, zuzuschreiben. Der starke Rückgang in den Jahren 1890—92 lag daran, daß 1889 und 1890 zwei sehr schlechte Ernten einander gefolgt waren. Auch diejenige des Jahres 1891 war nur mäßig. Dazu kam im Jahre 1891 das Ausfuhrverbot Rußlands infolge der dortigen Mißernte, sodaß es an Nachschub fehlte. So war der Posener Platz auch noch im Jahre 1892 von Zufuhren zeitweilig geradezu entblößt[1]. Zu einem lebhaften Versand konnte es deshalb nicht kommen. Dies änderte sich aber, als die Ernte des Jahres 1892 in Roggen wie in Weizen ganz außerordentlich gut war. Berlin und Sachsen traten als Hauptabnehmer auf. Daher plötzlich die lebhaften Wasserverfrachtungen des Jahres 1893! 1891 war der bekannte Getreidestaffeltarif eingeführt worden. Man könnte geneigt sein anzunehmen, daß er auf die Wasserverladungen nachteilig eingewirkt habe, indem er den Eisenbahnversand auf weite Entfernungen verbilligt und so die unmittelbare Verfrachtung nach den Verbrauchsplätzen vor dem Umschlag über Posen begünstigt habe. Von großem Einfluß ist er indes nicht gewesen, wie ja das Emporschnellen der Getreideverschiffungen im Jahre 1893 noch in die Zeit der Geltung der Staffeltarife fällt. Der ehemalige Getreidestaffeltarif darf durchaus nicht für einen ungewöhnlich billigen Tarif gelten. Er war immer noch teurer als durchschnittlich die Tarife für Massengüter, und eine Verbilligung der Beförderung gewährte er gegenüber dem bisherigen

[1] H. K. P. 1892. S. 73.

Digitized by Google

regelrechten Tarif überhaupt erst vom 201ten km ab. Die Mark, Berlin sowie Provinz und Königreich Sachsen, wohin die Schiffahrt Getreide brachte[1], liegen innerhalb einer Zone von 200—400 km Eisenbahnentfernung von Posen aus gerechnet. Eine allzu große Frachtermäßigung trat deshalb nach den Versandgebieten der Schiffahrt nicht ein. So betrug die Eisenbahnfracht von Posen nach Magdeburg auf eine Entfernung von 400 km nach dem Getreidestaffeltarif immer noch 14 Mk. für die Tonne gegenüber 18,90 Mk. bisher[2] Die durchschnittliche Wasserfracht konnte damals nach Magdeburg auf 6,50 Mk. angenommen werden. Der Getreidestaffeltarif führte überhaupt nur eine mäßige Verschiebung in den Absatzgebieten des Posener Getreides herbei[3]. Der Versand über die dem Posener Getreide im allgemeinen gesteckte 400 km-Grenze nahm zwar im Verhältnis zu seiner bisher bescheidenen Größe zu, blieb aber an sich immer noch gering. 1894 wurde der Staffeltarif wieder aufgehoben. Um die östliche Landwirtschaft zu entschädigen, wurde gleichzeitig die Notwendigkeit des Identitätsnachweises bei der Ausfuhr von Getreide beseitigt. Die Getreideausfuhr stieg infolgedessen im Osten allgemein bedeutend. Von Posen entwickelte sich ein starker Versand nach Stettin zur Ausfuhr, der fast ausschließlich dem Wasserwege zufiel. Am meisten war dies im Jahre 1899 der Fall, welches den Höhepunkt des Getreideverkehrs auf der Warthe bezeichnet. Es gingen in diesem Jahre große Mengen Roggen nach den skandinavischen Ländern, hauptsächlich weil Rußland, das eine schlechte Ernte hierin gemacht hatte, den Bedarf dieser Länder nicht wie sonst befriedigen konnte. 1901 waren wiederum die Getreideverschiffungen gering, weil die Saaten durch Frost gelitten hatten; namentlich war das bei Weizen der Fall, so daß, was bisher noch nicht dagewesen war, ausländischer Weizen auf der Warthe in großen Mengen sogar eingeführt werden mußte.

Ein Rückblick auf die Entwicklung während der letzten 30 Jahre führt zu dem Ergebnis: Der Aufschwung des Getreideverkehrs, wie des gesamten Verkehrs auf der Warthe überhaupt wäre nicht möglich gewesen ohne die großen Fortschritte des Schiffahrtsbetriebes und die Verbilligung der Wasserfrachten. Er wurde befördert durch die Tarifpolitik der Staatsbahnen seit den achtziger Jahren, welche, abgesehen von dem kurzen Zwischenspiel des Getreidestaffeltarifs und der geringen, für die Schiffahrt unschädlichen Fracht-

[1] Nach Stettin ging damals Getreide aus dem Warthegebiet nicht.
[2] Bei Umkartierung in Tempelhof.
[3] Vgl. Pernaczynski S. 110, 111.

Digitized by Google

ermäßigung für Ausfuhrgetreide seit 1895 an ihren hohen Tarifen für Getreide festhielten. Noch mehr wirkte seit 1892 eine für die Schiffahrt günstige Verschiebung der Absatzverhältnisse ein, welche zum Teil durch die Aufhebung des Identitätsnachweises herbeigeführt wurde. Der Getreideverkehr blieb jedoch auf der Warthe noch immer von mäßigem Umfange, weil die Hauptabsatzgebiete für Posener Getreide zu Wasser nicht erreichbar sind.

Außer Getreide sind an landwirtschaftlichen Erzeugnissen stets auch Kartoffeln aus dem Warthegebiet versandt worden. Speisekartoffeln sind auch auf weite Entfernungen absatzfähig, während ein Bezug geringerer Ware bei dem im Verhältnis zum Werte sehr bedeutenden Gewicht der Kartoffel und ihrer leichten Anbaufähigkeit aus der Ferne gewöhnlich nicht erfolgt. Speisekartoffeln wurden aus dem Warthegebiet mit der Eisenbahn bereits seit den siebziger Jahren und werden auch heute noch selbst bis nach Rheinland-Westfalen verschickt. Die Märkisch-Posener Bahn erleichterte diesen Versand, indem sie gemeinsam mit den Anschlußbahnen den Einpfennigtarif[1] gewährte. Auch auf der Warthe gingen diese Kartoffeln in den siebziger Jahren in großen Posten nach Stettin zur Ausfuhr, namentlich nach England. Bei der Tarifreform 1877 wurde der Einpfennigtarif allgemein für Kartoffeln angenommen, indem diese in Spezialtarif III eingereiht wurden, welcher dem Einpfennigtarif ungefähr entspricht. Hiernach betrug die Fracht für die Tonne Kartoffeln von Posen nach Stettin 5,70 Mk. Das war kaum mehr, als damals die mittlere Wasserfracht ausmachte. Seit Anfang der achtziger Jahre hörte aber der Versand von Kartoffeln nach Stettin zur Ausfuhr überhaupt ganz, auch auf der Eisenbahn, auf. Indes begann der Warthebruch mehr und mehr Kartoffeln aus dem Gebiet der Posener Warthe zu beziehen, sei es für die Stärkefabrikation, sei es zur Viehfütterung. Die Verschiffungen steigerten sich, bis sie 1887 mit 9400 t ihren Höhepunkt erreichten. Über die Bruchgegend hinaus bis zur Oder und weiter gingen seit 1883, dem letzten Jahr, in welchem noch einmal größere Posten Speisekartoffeln nach England gingen, nur noch ganz geringfügige Mengen[2]. Seit 1888 gingen die Kartoffelverladungen nach dem Warthebruch mehr und mehr zurück. Mit dem 1. Januar 1890 wurde der Rohstoffausnahmetarif eingeführt, unter den auch die Kartoffeln fallen. Indes war dies von keiner großen Bedeutung; denn auf kurze

[1] 1 Pfennig für den Centner und die Meile.

[2] Wie aus den Zahlen der Reichsstatistik über den Durchgangsverkehr auf der Warthe bei Küstrin ersichtlich ist.

Digitized by Google

Entfernungen, und um solche handelt es sich bis zum Warthebruch nur, ist der Unterschied zwischen dem Rohstofftarif und Spezialtarif III unerheblich. Die Fracht für die Tonne Kartoffeln betrug fortan von Posen nach Landsberg 3,80 Mk. statt wie bisher 4,30 Mk. und nach Küstrin 4,80 Mk. statt 5,30 Mk. Immerhin wurde die Eisenbahn durch diese Tarifmaßregel noch wettbewerbsfähiger, und ihre Frachtsätze sind jetzt kaum höher als die Wasserfrachten. Die billigen Tarife der Eisenbahn, erst der Spezialtarif III, seit 1890 der Rohstofftarif, zeigten sich um so wirksamer, je mehr, und zwar schon seit den achtziger Jahren, die Eisenbahnen im unteren Warthegebiet ausgebaut wurden. Heute kann die Verladung in den Kahn regelmäßig nur in Betracht kommen, wo sie besonders bequem ist. Deshalb ist seit den achtziger Jahren der Versand von Kartoffeln auf der Warthe sehr zurückgegangen. Diese Entwicklung spiegeln folgende Zahlen wieder, welche den Durchgangsverkehr bei Schwerin, sowie den früher nicht ganz unbeträchtlichen Versand vom Schweriner Hafenplatz nach fünfjährigem Durchschnitt zusammenfassen:

Kartoffelversand auf der Warthe

1875/79	2 600 t
1880/84	3 500 „
1885/89	7 100 „
1890/94	2 600 „
1895/99	2 200 „

Hier sind es also die billigen Tarife der Eisenbahnen, welche allgemein für Kartoffeln gelten, die in Verbindung mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes die Schiffahrt zurückgedrängt haben. Ein Rückgang des Bedarfs des Warthebruchs hat nicht mitgewirkt[1].

Neben der Landwirtschaft haben sich im Warthegebiet frühzeitig die ihre Erzeugnisse verarbeitenden Industrien entwickelt, namentlich die Spiritus- und Zuckerindustrie. Die Spiritusbrennerei, welche noch an Überlieferungen aus polnischer Zeit anknüpfte[2], war schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts bedeutend. Bis 1885/86 nahm die Brennerei in der Provinz Posen einen fortdauernden Aufschwung, um sodann unter dem Drucke der für die deutsche Ausfuhr auftretenden Schwierigkeiten[3] und

[1] Nach der Verkehrsstatistik des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg für 1899 bezog Landsberg a./W. mit seiner Stärkefabrik allein 30 900 t Kartoffeln, d. h. ein Viertel soviel als der Verkehr innerhalb des ganzen Verkehrsbezirks der Provinz Posen betrug.

[2] Vgl. Schottmüller S. 30.

[3] Deutschland führte aus 1885: 87,7, 1886: 74,6, 1887: 53,2, 1888: 32,3,

Digitized by Google

der Branntweinsteuergesetzgebung 1887/88 ihre Produktion sehr stark einzuschränken. Erst die letzten Jahren zeigen wieder eine kleine Steigerung der Produktion. Dieselbe Aufwärts- und Abwärtsbewegung wie die Produktion zeigt der Spiritusverkehr auf der Warthe, nur mit dem Unterschiede, daß in der neuesten Zeit, während die Produktion sich gleich blieb und zuletzt wieder emporging, der Verkehr auf der Warthe noch weiter abnahm, bis er schließlich jede Bedeutung verlor. Dies zeigt folgende Gegenüberstellung der Produktion[1] und des Wasserverkehrs[2] von Spiritus.

In der Provinz Posen zur Versteuerung gelangter Maischraum[3] in Millionen Liter			Versand des Warthegebiets bzw. bis 1870/74 Versand der Stadt Posen auf der Wasserstraße in Tonnen	
1860/64	284		1 500	
1865/69	348		1 800	
1870/74	405		2 200	
1875/79	538		4 500	
1880	625		5 400	
1881	709		5 800	
1882	681	696	6 800	6 400
1883	672		4 700	
1884	793		9 100	
1885	804		11 900	
1886	749		13 100	
1887	584	604	13 100	9 600
1888	412		5 600	
1889	473		4 300	
1890	434		4 300	
1891	386		4 100	
1892	404	422	2 500	3 400
1893	454		2 700	
1894	430		3 600	
1895	459		1 800	
1896	471		3 100	
1897	466	494	1 300	1 600
1898	505		800	
1899	571		1 200	
1900	577		600	
1901	533		100	

1889: 24,2, 1890: 29,8, 1891: 15,0 Millionen Liter. Näheres bei P. Wittelshöfer, Die landwirtschaftliche Brennerei in Deutschland. Jahrb. f. Nat., 3. F., Bd. 13, S. 422 ff. Für Posen war besonders der Verlust des spanischen Marktes fühlbar. Hampke S. 144.

[1] Nach Hampke S. 147/148 und seit 1896 nach amtlicher Mitteilung.

[2] Bis 1870/74 nach den Berichten der Posener Handelskammer, seit 1875 nach

Digitized by Google

Der Wasserweg hat für den Spiritusversand seit dem Bau der Eisenbahnen immer nur die geringere Rolle gespielt. Erst die Eisenbahnen gaben die Möglichkeit eines vielseitigen Absatzes, der sich schon frühzeitig auf weite Entfernungen nach allen Richtungen hin erstreckte. Bis zur Tarifreform bestanden für den Platz Posen Ausnahmetarife für Spiritus nach den Hauptpunkten seines nordwest- und süddeutschen Absatzgebietes. 1878 traten sie der Vereinheitlichung der Tarife zu Liebe außer Kraft. 1883 aber wurden für alle in Betracht kommenden Spiritusstationen neue Ausnahmetarife gebildet, insbesondere auch, was für den Wettbewerb mit der Schiffahrt wichtig war, nach den Nord- und Ostseehäfen. Die Spiritusausnahmetarife wurden späterhin noch vermehrt und zum Teil herabgesetzt[1]. Nach den Nord- und Ostseehäfen blieb der Ausnahmetarif, der den Sätzen des Spezialtarifs I entspricht und demnach nicht gerade sehr billig ist, unverändert bestehen. Es beträgt hiernach die Eisenbahnfracht für die Tonne nach Stettin 10,50 Mk. und nach Hamburg 25,50 Mk. Die Wasserfracht war stets erheblich niedriger. Allerdings hat der Versand mit der Bahn erhebliche Vorzüge. Seit den achtziger Jahren kamen die Kesselwagen auf. Hierdurch verringerte sich der Verlust durch Schwund, wurde die Ein- und Ausladung sehr bequem und zudem auch noch die Fracht billiger, indem Fracht nur für das Nettogewicht der Ware zu zahlen war, auch die Rückfracht für das Gebinde wegfiel. Gleichwohl bediente sich der Posener Großhandel beim Versand nach den Seehäfen noch gern des Wasserweges. Er mußte aber auch die Eisenbahn in der gleichen Richtung schon deswegen stets viel benutzen, weil im Anschluß an die Brennereikampagne der Spiritusversand gerade dann am lebhaftesten ist, wenn die Schiffahrt geschlossen ist. Daß der Schiffahrtsverkehr immer mehr nachließ, liegt daran, daß überhaupt der Versand nach den Seehäfen zur Ausfuhr, ganz ebenso auf der Eisenbahn wie auf der Wasserstraße, nachließ. Das Jahr 1899 brachte einschneidende Umwälzungen in der Organisation des Spiritushandels. Die Brenner vereinigten sich zu dem „Verwertungsverbande deutscher Spiritusfabrikanten", dem fast alle Brenner des Warthegebiets

---

der Reichsstatistik über die Binnenschiffahrt (Durchgangsverkehr bei Schwerin und Versand des Schweriner Hafenplatzes zu Thal).

[2] Zu S. 279. Die Maischbottichsteuer wird seit 1887 nur mehr in den landwirtschaftlichen Brennereien erhoben. In der Provinz Posen giebt es indes bis auf eine einzelne gewerbliche Brennerei, deren Produktion nicht ins Gewicht fällt, nur solche.

[1] So namentlich nach der Schweiz, Italien, Frankreich und dem österreichischen Küstengebiet. Der Streckensatz wurde von 3,2 auf 2 Pf. f. d. tkm ermäßigt.

Digitized by Google

angehören. Der Verband liefert ausschließlich an die Vereinigung der Spritfabriken, die „Centrale für Spiritusverwertung". Seitdem ist Rohspiritus auf der Warthe überhaupt nicht mehr verschifft worden, und es sind heute nur noch geringe Mengen Sprit (gereinigter Spiritus) aus der Posener Spritfabrik, die nach den Wartheſtationen und nach der unteren Oder abschwimmen. Auch auf der Eisenbahn scheint keinerlei Rohspiritus mehr nach Stettin oder Hamburg zu gehen. Die folgende Gegenüberstellung für die Jahre des Höhepunkts der Spiritusausfuhr und des Verkehrs auf der Warthe einerseits mit der Gegenwart andererseits macht diese letzte Entwicklung anschaulich.

Im Durchschnitt	Deutsche Ausfuhr von Branntwein aller Art	Versand der Prov. Posen von Spiritus, Branntwein, Essig auf der Eisenbahn a) insgesamt	b) nach den pommerschen und Elbhäfen	Versand von Branntwein auf der Warthe
1884/1886	80 500 t	44 800 t	9 600 t	11 400 t
1898/1900	33 600 „	41 500 „	700 „	900 „

Die Ursache des Aufhörens der Spiritusverschiffungen liegt also nicht sowohl in dem Wettbewerb der Eisenbahnen, die gerade nach den Seehäfen, wohin die Schiffahrt fast ausschließlich verlud, nur eine mäßige Verbilligung der Frachtsätze gewährten, als vielmehr darin, daß Posener Spiritus überhaupt nicht mehr über Stettin und Hamburg zur Ausfuhr kommt.

Die neuere Entwicklung der Zuckerindustrie im Warthegebiet beginnt mit dem Jahre 1881[1], in welchem die erste der heute noch bestehenden Fabriken in Schroda eröffnet wurde. Schon ein Jahr darauf folgten Wreschen und Kosten. Auch Gnesen kann noch zum Warthegebiet gerechnet werden. Dann kamen die gegenwärtig bei weitem größte in Opalenitza und später Samter und Jarotschin hinzu. Die Zahl der Betriebe ist nur gering, aber sie sind sämtlich von großem Umfang. Wenn die Zuckerindustrie im Warthegebiet auch hinter der in Kujawien mit Inowrazlaw als Mittelpunkt erheblich zurücksteht, so ist sie doch immerhin gleichfalls recht bedeutend. Die Zuckerindustrie der gesamten Provinz Posen rangiert hinter derjenigen der Provinzen Sachsen und Schlesien an dritter Stelle. Die Fabriken des Warthegebiets erzeugen mit Ausnahme von Schroda nur Rohzucker, der zum allergrößten Teile ausgeführt und nur in kleinen

[1] Vgl. Hampke S. 151 ff. Die älteren, schon in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gegründeten Zuckerfabriken gingen bis Anfang der sechziger Jahre sämtlich ein.

Digitized by Google

Mengen an inländische Raffinerien abgesetzt wird. Die deutsche Zuckerindustrie hat sich bekanntlich zu einer unserer bedeutendsten Ausfuhrindustrien entwickelt. Der Zucker stand in vielen Jahren sogar an erster Stelle unter den Ausfuhrgütern. Es betrug die:

Ausfuhr von Zucker

1880	251 000 t
1885	530 000 „
1890	796 000 „
1895	894 000 „
1900	1 006 000 „

Je mehr die Ausfuhr sich hob, desto mehr warf Hamburg sich zum ersten Ausfuhrhafen für Zucker auf, neben dem heute nur noch Danzig vermöge seiner günstigen Lage zu Kujawien und dem preußischen und russischen Weichselgebiet in Betracht kommt. Stettin zieht den Zucker nur noch aus seinem nächsten Hinterlande an sich. In Hamburg stehen die Zuckerpreise immer etwas höher als in Danzig und Stettin. Je mehr sich das Übergewicht Hamburgs entwickelte, desto mehr strebte auch aus dem Warthegebiet der Zucker dorthin. Anfangs der achtziger Jahre gelangte Posener Zucker noch fast ausschließlich nach Danzig und Stettin mit der Eisenbahn zum Versand. Wohl unter dem Einflusse der schnellen Fortschritte, welche der Betrieb der Schiffahrt damals machte, wurden alsbald, nachdem die Dampfschiffahrt sich auf der Warthe eingewöhnt hatte, die Zuckerverfrachtungen über Posen mittelst Schiff organisiert. 1885 begannen sie zum erstenmal in größerem Umfange. Am vorteilhaftesten wurde der Wasserweg im Vergleich zum Bahnwege beim Versand nach Hamburg. Die Zuckerfabriken liegen sämtlich in einiger Entfernung von der Warthe. Der Zucker muß also erst auf der Eisenbahn an die Wasserstraße herangeschafft und dort umgeschlagen werden. Das lohnt mehr, wenn der Bestimmungsort weiter entfernt ist wie Hamburg, als wenn auch der unmittelbare Bahnweg wie nach Stettin verhältnismäßig kurz ist. Einerseits mußte also die Zunahme der Produktion, andererseits das Emporkommen Hamburgs als Zuckerplatz, das auch im Warthegebiet Stettin mehr und mehr verdrängte, die Zuckerverschiffungen steigern (s. Tabelle S. 283).

Am 1. April 1901 wurde Rohzucker zur Ausfuhr nach Spezialtarif III versetzt, während bisher Spezialtarif I zur Anwendung kam. Mit Spezialtarif III ist die Wartheschiffahrt im Thalverkehr zwar allenfalls noch wettbewerbsfähig, wenn es sich um Platzgüter handelt, die von

Digitized by Google

Durchgangsverkehr von Zucker bei Schwerin zu Thal
in Tonnen

1880			1890	12 000	
1881			1891	17 500	
1882			1892	8 400	11 800
1883	200		1893	11 400	
1884	100		1894	9 800	
1885	1 700		1895	17 500	
1886	2 300		1896	26 800	
1887	5 000	5 300	1897	35 500	30 200
1888	6 400		1898	36 600	
1889	5 800		1899	34 300	
		1900	26 200		
		1901	18 000		

Wasserplatz zu Wasserplatz zu befördern sind, in der Regel aber nicht mehr bei Umschlagsgütern, die einer Eisenbahnvorfracht vom Abgangsort zur Wasserstraße oder einer Eisenbahnnachfracht von der Wasserstraße zum Bestimmungsort unterliegen. Infolge dieser Tarifmaßregel verlor die Schiffahrt den Zuckerversand insoweit an die Eisenbahn, als er sich noch nach Stettin wandte. Indes blieben ihr die Verfrachtungen nach dem entfernter gelegenen Hamburg. Denn auf weite Entfernungen ist die Schiffahrt sehr viel leistungsfähiger. Zwar ist Spezialtarif III ein Staffeltarif, der auf mittlere und größere Entfernungen eine Frachtermäßigung eintreten läßt, aber alle Wasserfrachten verbilligen sich mit zunehmender Entfernung in höherem Maße als selbst die vollkommeneren Eisenbahnstaffeltarife[1]. Die folgende Vergleichung der Kosten des Wasserversandes und des direkten Eisenbahnversandes[2] macht es an dem Beispiel der Zuckerfabrik Schroda klar, weshalb die Schiffahrt zwar noch nach Hamburg, nicht aber mehr nach Stettin im Wettbewerb treten kann.

I. Zucker von Schroda nach Stettin.

a) Wasserweg.

Für jeden Sack Zucker von 100 kg beträgt

1. die Eisenbahnfracht von Schroda nach Posen	15 Pf.
2. die Überfuhr von Bahnhof Posen nach Bahnhof Gerberdamm	1½ „
3. die Überfuhr von Bahnhof Gerberdamm nach dem Ufer mittelst Fuhrwerks und das Ufergeld	11 „
4. die Versicherung 7—10 Pf., im Mittel	9 „
Es betragen also die Unkosten bis zur Lagerung in den Kahn	36½ Pf.
5. Die Kahnfracht Posen-Stettin beträgt	40—50 „
Also die Gesamtfracht	76½—86½ Pf.

Anm. 1 und 2 siehe nächste Seite.

Digitized by Google

b) Eisenbahnweg.
Eisenbahnfracht Schroda-Stettin . . . . . 65 Pf.

II. Zucker von Schroda nach Hamburg.
a) Wasserweg.
1. Die Unkosten bis zur Lagerung in den Kahn sind dieselben wie unter I, nur stellt sich die Versicherungsgebühr höher, nämlich auf 10—15 Pf., im Mittel auf 12 Pf., so daß sie betragen . . . . . 39½ Pf.
2. Kahnfracht Posen-Hamburg . . . . . 60—80 „
Die Gesamtfracht beträgt demnach . . . . . 99½—119½ Pf.
b) Eisenbahnweg.
Eisenbahnfracht Schroda-Hamburg . . . . . 138 Pf.

Nach Stettin ist also der Wasserweg um 11½—21½ Pfg. teurer, nach Hamburg um 18½—38½ Pfg. billiger als der Eisenbahnweg. Da der Versand nach Hamburg auch schon vor der Tarifermäßigung den größten Teil der Zuckerverschiffungen umfaßte — es gingen nämlich von dem in Posen umgeschlagenen Zucker 1898 $^4/_5$, 1899 $^3/_4$, 1900 $^6/_7$ nach Hamburg —, so würde der Wartheschiffahrt der Zucker aus ihrem Gebiet in der Hauptsache auch fernerhin verbleiben, wenn nicht die Oderschiffahrt in immer schärferen Wettbewerb mit ihr träte. Jede Verbilligung der Eisenbahnfrachten dehnt nämlich das Verkehrsgebiet der überlegenen Wasserstraße auf Kosten der weniger leistungsfähigen aus. Denn bei der Verminderung des Unterschieds der Eisenbahnfrachten tritt der Unterschied in den Wasserfrachten schärfer hervor. 1901 sollen die Zuckerfabriken des Warthegebiets schon überwiegend nach der Oder verladen haben. Es wird abzuwarten sein, ob sich die Wartheschiffahrt gegenüber der Oderschiffahrt wird besser behaupten können, nachdem die im Herbst 1902 zu eröffnende Umschlagsstelle in Posen die Umladung aus dem Waggon in den Kahn um etwa 10 Pfg. für den Sack oder 1 Mk. für die Tonne verbilligt haben wird.

Das Ergebnis ist also dieses: Mit dem Aufblühen der Zuckerindustrie im Warthegebiet konnte sich die Schiffahrt des Versandes um so mehr bemächtigen, als dieser sich einer ihr günstigen Richtung zuwandte. Die Eisenbahn, welche in Spezialtarif I einen recht hohen Tarif hatte, kam ganz außer Wettbewerb[1]. Die Versetzung des Zuckers nach Spezialtarif III

[1] Spezialtarif III hatte nur eine Staffel. Von 101 km ab sinkt der Streckensatz von 2,6 auf 2,2 Pf. f. d. tkm.

[2] Nach einer Aufstellung des Provinzialvereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen.

[3] Nach Hamburg ging niemals Zucker mit der Eisenbahn, nach Stettin gingen 1898/1900 durchschnittlich 600 t.

Digitized by Google

wird die Wartheschiffahrt voraussichtlich schädigen, doch mehr zum Vorteil der Oderschiffahrt[1] als zum Nutzen der Eisenbahn.

Außer dem Floßholz ging schon in den siebziger Jahren und wohl noch früher viel Holz in Kähnen den Strom hinunter. Namentlich war es kiefernes Brennholz. In der zweiten Hälfte der siebziger Jahre wurden bereits 15 000 t jährlich gezählt, die nach Berlin und sonst westwärts fuhren. Der Brennholzversand verminderte sich alle die Jahre hindurch bis auf die Gegenwart nur wenig. 1895/99 waren es durchschnittlich 10 000 t. Erheblich ist auch der lediglich innerhalb des Wartegebiets sich bewegende Brennholzverkehr. Im Durchschnitt der Jahre 1898/1900 empfing die Stadt Posen nicht weniger als 5 200 t Brennholzscheite. Außer Brennholz wird mancherlei Schnittmaterial, Bretter, Balken, Bohlen, Latten, Schwellen, Grubenholz verschifft, und zwar dem Bestande der Wälder entsprechend, meist weiche, vornehmlich kiefernе Schnittware, in geringen Mengen auch harte, zumeist eichene. Die Gesamtmenge alles bei Schwerin in Kähnen stromabwärts durchgegangenen Holzes, einschließlich des Brennholzes betrug:

Durchgangsverkehr von Holz in Kähnen bei Schwerin zu Thal in Tonnen.

1875	30 000		1890	25 600	
1876	22 600		1891	18 700	
1877	21 500	22 300	1892	19 800	22 400
1878	11 700		1893	24 200	
1879	25 600		1894	23 900	
1880	32 400		1895	15 600	
1881	17 600		1896	24 400	
1882	21 500	22 600	1897	24 100	22 200
1883	22 900		1898	28 500	
1884	18 700		1899	18 300	
1885	28 900		1900	10 800	
1886	21 300		1901	27 000	
1887	24 200	24 700			
1888	27 000				
1889	22 300				

Dazu kamen noch die nicht unbeträchtlichen Mengen, welche von Schwerin selbst abgingen.

[1] Die Oderschiffahrt hat zu Gunsten der überlegenen Elbschiffahrt gelitten. Am meisten hat die Elbe die viel schwächere Saale geschädigt. Der Geschäftsbericht der Reederei der Saaleschiffer für 1901 giebt an, daß es der Reederei schwer gefallen sei, Zucker auch nur aus dem unmittelbar an der Saale belegenen Halle zu erhalten.

Digitized by Google

Versand von Holz in Kähnen von Schwerin zu Thal in Tonnen.

1875/79	600
1880/84	2 500
1885/89	6 100
1890/94	5 400
1895/99	4 000
1900	4 300

Von Rußland aus wurde Holz zu Schiff niemals in irgendwie erwähnenswerten Mengen eingeführt. Das gesamte von der Schiffahrt gefahrene Holz ist deutschen Ursprungs. Die Zahlen des Durchgangverkehrs zeigen eine auffällige Stetigkeit, die Holzverschiffungen blieben sich seit 25 Jahren ungefähr gleich.

Die Schiffahrt ist bei der Beförderung des Holzes nicht bloß dem Wettbewerb der Eisenbahn, sondern auch dem der Flößerei ausgesetzt. Daß die Flößerei sich auf Kosten der Schiffahrt ausgebreitet habe, ist nicht anzunehmen. Eher könnte das Gegenteil der Fall sein. Denn während die Flößerei sich infolge des Steigens der Löhne der Flößer verteuerte, und die Verbesserung der Wasserstraße sie seit langem nicht mehr berührte, wurden die Frachtsätze der Schiffahrt billiger, sodaß es vorteilhafter werden konnte, anstatt das Rohmaterial zu verflößen, es an Ort und Stelle zu schneiden und zu verschiffen[1]. Auf der Eisenbahn gehört Holz wegen seines geringen Wertes zu den am niedrigsten tarifierten Gütern. Schon seit Anfang der achtziger Jahre gilt auf den preußischen Staatsbahnen allgemein wie auf den meisten übrigen deutschen Bahnen ein Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II zum Streckensatze von 3 Pfg. f. d. tkm. Der regelrechte Tarif, d. h. Spezialtarif II, hat also insoweit nur noch nominelle Geltung. Der Ausnahmetarif ist immerhin noch hoch genug, jedenfalls teurer als Spezialtarif III, der für geringere Hölzer, namentlich Grubenholz gilt. Im Osten fand die Tarifreform zum Teil billigere ältere Tarife vor, welche zur Förderung des Holzabsatzes eingeführt waren. Von diesen wurde unter anderen ein Staffeltarif auf Strecken des vormaligen Direktionsbezirks Bromberg, ferner ein weiterer Ausnahmetarif auf den Strecken

[1] Sehr viel größer als auf der Warthe ist der Holzverkehr auf der Oder-Weichselstraße, auf der das russische Holz nach dem Westen eingeht. Nach den Geschäftsbüchern des Berliner Holzkontors sind die durchschnittlichen Floßlohnkosten ab Schulitz (Weichsel) nach Gliezen (Oder) für verflößte Holzmasse auf Rundholz berechnet von 1882 zu 1900 von 8,37 auf 10,88 Pfennig für den Kubikfuß gewachsen, während die Schiffsfrachten ähnlich wie auf der Warthe gefallen sind. Dies ist eine der Ursachen für das Aufblühen der Bromberger Schneidemühlenindustrie.

Digitized by Google

Posen—Pudewitz (Richtung Gnesen) und Posen—Breslau, sowie östlich hiervon, also im Gebiet der oberen Warthe, beibehalten. Mit diesen Tarifen hatte die Schiffahrt schon seit zwei Jahrzehnten zu rechnen. Eine Frachtermäßigung erfolgte in den letzten beiden Jahrzehnten nur bei Brennholz, auf das seit 1897 der Rohstofftarif ausgedehnt wurde. Selbstverständlich gingen in dieser Zeit die Wasserfrachten für Holz herunter. Im folgenden werden die gegenwärtigen Wasser- und Eisenbahnfrachten für die drei hauptsächlich in Frage kommenden Wasserplätze gegenübergestellt:

Holz nach Berlin	Wasserfrachten[1]	Eisenbahnfracht Nutzholz besseres	Nutzholz geringeres	Brennholz
von Orzechowo	7,50 Mk.	8,50 Mk.	8,40 Mk.	7,90 Mk.
„ Schrimm	6,50 „	10,40 „	7,90 „	7,40 „
„ Posen	5,00 „	7,80 „	6,80 „	6,30 „

Orzechowo, Schrimm und Posen sind die wichtigsten drei Plätze für den Holzversand. Für Schrimm, das von der Eisenbahn etwas benachteiligt ist, ist die Eisenbahnfracht wenigstens für Nutzholz erheblich teurer als die Wasserfracht, sonst aber ist wenig Unterschied zwischen Eisenbahn und Schiffahrt, namentlich beim Brennholz[2]. Die nicht allzu beträchtliche Ermäßigung der Eisenbahnfracht für Brennholz, welche die Ausdehnung des Rohstofftarifs brachte, ist ohne Einfluß geblieben. Im Durchschnitt der Jahre 1892/96 gingen bei Schwerin 12 600 t Brennholz zu Thal durch, nach der Tarifermäßigung 1897/1901 12 000 t. Wenn Brennholz überhaupt noch in erheblichem Maße auf der Warthe verschifft wird, so liegt dies daran, daß die Empfänger in Berlin, die ihre Lagerplätze am Wasser haben, es vielfach so wünschen. Nach Berlin geht fast das gesamte Brennholz, nur weniges gelangt nach Magdeburg.

So war denn beim Holz der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Schiffahrt seit langem ein scharfer. Die Schiffahrt bewahrte sich aber ihre Frachtmengen, denn Holz, vor allem Brennholz, ist dasjenige Gut, bei welchem die Schiffahrt noch mit den niedrigsten Eisenbahntarifen den Wettbewerb aufnimmt.

Neben der Landwirtschaft mit ihren Industrien und neben der Forstwirtschaft ist es lediglich die Ziegelbrennerei, welche den zu Thal fahrenden Wartheschiffen noch in nennenswertem Maße Güter zuführt. Vom Lokal-

[1] Die Wasserfrachten von der oberen Warthe beziehen sich auf normalen Wasserstand. Die angegebenen Frachten sind die aus den letzten drei Jahren.

[2] S. D. Jaffé, die hierfür maßgebendste Firma, in Posen meint, daß mit allen Nebenkosten die Wasserfracht sich ebenso teuer stelle wie die Eisenbahnfracht.

Digitized by Google

verkehr der bei Posen (Starolenka) belegenen Ziegeleien kann abgesehen werden. Bedeutend scheint er nicht zu sein. Die größten Mengen kommen in neuerer Zeit von Schwerin zum Versand. Die von hier und aus dem Warthegebiet überhaupt abgegangenen Mengen waren folgende:

Gesamtausgang von Mauersteinen, Drainröhren u. dergl. aus dem Warthegebiet in Tonnen.

1875/79	3 300
1880/84	7 000
1885/89	11 400
1890/94	9 300
1895/99	8 600
1900	7 000

Die Steine gingen niemals weit. Sie blieben im Warthe- und Netzebruch. Zum Versand bis nach Berlin, eine Möglichkeit, an die gedacht werden könnte, gelangten sie nicht. Im ganzen erscheint die Verschiffung von Ziegelsteinen auf der Warthe nur gering, wenn man vergleicht, in welchen Mengen sie sich sonst auf den Wasserstraßen bewegen[1]. Da die Entfernungen nur gering sind, auf die die Steine auf der Warthe versandt werden, so muß bei dem Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Schiffahrt in erster Linie die Lage der Ziegelei und des Abladeortes, die Bequemlichkeit des Verladens und Entladens entscheiden. Die Eisenbahn fährt Ziegelsteine nach dem billigen Spezialtarif III. Die Wasserfracht stellt sich gerade auf die kürzesten Entfernungen verhältnismäßig hoch.

Es handelt sich hier um einen Nachbarschaftsverkehr, der weniger durch das Verhältnis der Frachtsätze der beiden Verkehrsmittel als durch Nebenumstände bedingt ist.

Um eine Übersicht über den gesamten Thalverkehr zu gewinnen und zugleich die Sicherheit zu erhalten, daß Güter, die in erheblichen Mengen vorkommen, nicht unbeachtet bleiben, sei eine Tabelle des Durchgangsverkehrs (S. 283) bei Schwerin gegeben, so wie er sich im letzten Jahrzehnt gestaltete.

[1] Die Ziegelei ist in der Nähe großer Städte dasjenige Gewerbe, welches wie kein anderes zur Wasserstraße paßt. Im Winter, wenn das Baugewerbe wegen Frost ruht, hat sie Steine nicht zu liefern. Der winterliche Stillstand der Schiffahrt stört sie also nicht. Während sonst in keinem Industriezweig ein größerer Betrieb ohne Rückendeckung bei der Eisenbahn bestehen kann, weil einzelne Güter doch immer in anderer Richtung bezogen oder verschickt werden müssen, als die Wasserstraße ermöglicht, können sich die Ziegeleien auf den einen Verkehrsweg zurückziehen, welcher nach dem Platze führt, nach dem sie ihren Absatz haben. Man denke namentlich an die Ziegeleien an den märkischen Wasserstraßen, welche Berlin versorgen.

Digitized by Google

Durchgangsverkehr bei Schwerin zu Thal.

	1890/94 Tonnen	1895/99 Tonnen	1900 Tonnen	1901 Tonnen
1. Getreide				
a) Weizen und Spelz	580	168	665	930
b) Roggen	12 854	29 293	33 075	10 825
c) Hafer	257	849	2 845	820
d) Gerste	27	412	990	3 975
e) Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	168	127	250	—
Zusammen Getreide	13 886	30 849	37 825	16 550
2. Kartoffeln	2 559	1 886	1 730	1 770
3. Spiritus und Sprit	3 236	1 595	620	90
4. Zucker	11 818	30 146	24 160	18 020
5. Holz.				
a) Harte Stämme	1 554	555	70	160
b) Harte Schnittware	172	2 748	80	—
c) Harte Brennholzscheite	591	444	1 356	—
d) Weiche Stämme	34 212	42 038	21 628	17 293
e) Weiche Schnittware	7 723	23 987	4 835	6 841
f) Weiche Brennholzscheite	11 115	12 122	5 376	19 145
g) Reisig und Faschinen	3 606	2 796	1 430	1 140
Zusammen Holz	58 973	84 690	34 775	44 579
Davon Floßholz	36 545	62 491	23 950	17 619
Holz als Schiffsgut	22 428	22 209	10 825	26 960
6. Mauersteine, Fließen, Dachziegel u. dergl.	4 719	3 524	2 075	1 380
7. Mehl und Mühlenfabrikate	549	1 425	1 445	1 465
8. Steine und Steinwaren	831	402	45	—
9. Braunkohle	361	66	—	—
10. Teer, Pech, Harz, Asphalt	—	55	—	—
11. Obst	103	—	—	—
12. Bier	—	5	—	—
13. Lumpen	6	18	—	—
14. Fastagen, Fässer, Kisten	70	7	—	5
15. Alle sonstigen Gegenstände	5 805	7 263	12 080	4 885
Zusammen Schiffsgut und Floßholz	102 616	161 931	114 755	88 744
Zusammen Schiffsgut	66 071	99 440	90 805	71 125

Digitized by Google

Die Nummern 1—6 der Tabelle sind in den vorangegangenen Einzeldarstellungen behandelt. Der Mehlversand Nr. 7 ist erst neuerdings mit der Entwicklung der Posener Großmühlen stärker geworden. Die Nummern 8—14 sind ohne Belang. Die Nummer 15 umfaßt die in der Reichsstatistik unter „alle sonstigen Gegenstände" verzeichneten Güter, wohin bestimmungsgemäß alle in dem Güterverzeichnis der Reichsstatistik nicht besonders genannten Gegenstände gehören. Das Güterverzeichnis der Reichsstatistik ist jedoch so erschöpfend, daß Güter, welche nicht unter eine seiner Nummern zu bringen wären, kaum ausfindig gemacht werden dürften. Thatsächlich dient denn auch die Nummer „alle sonstigen Gegenstände" nicht sowohl ihrer eigentlichen Bestimmung als vielmehr der Aufnahme von kleineren Güterposten aller Art, die besonders zu zählen und auf die einzelnen Nummern des Verzeichnisses zu verteilen, zu umständlich wäre. Für den Thalverkehr fällt dieser Mangel der statistischen Aufzeichnungen nicht so sehr ins Gewicht wie für den Bergverkehr. Dies liegt daran, weil zu Thal fast ausschließlich Massengüter in ganzen Kahnladungen oder doch in sehr großen Teilladungen gehen, sodaß die Aufnahme der einzelnen Güter, deren Menge der Schiffer dem die Schweriner Zugbrücke öffnenden Wärter zuruft, leicht ist. Die Tabelle zeigt, daß unter „alle sonstigen Gegenstände" im Thalverkehr nur etwa $^1/_{10}$ der gesamten Gütermenge oder noch weniger angegeben ist, sodaß also $^9/_{10}$ und mehr ordnungsgemäß verzeichnet sind. Man wird auf Rechnung der Nummer 15 gerade diejenigen Nummern etwas erhöhen müssen, die Güter enthalten, welche auch in kleineren Mengen vorkommen und deshalb der Zählung zum Teil entgehen. Dies trifft z. B. bei Mehl zu, wo es sich leicht nachprüfen läßt, weil Mehl fast nur von Posen aus zum Versand kommt. Nach der Tabelle gingen im Jahre 1900 1445 t und 1901 1465 t bei Schwerin durch. Nach der vom Magistrat der Stadt Posen geführten Statistik wurden in diesen Jahren von Posen 2245 und 1477 t versandt, die bei Schwerin vorbeipassieren mußten. Also wenigstens im Jahre 1900 wurde ein Teil hiervon, nämlich 800 t von der Reichsstatistik nicht erfaßt. Im ganzen aber dürfte die auf die Reichsstatistik gestützte Tabelle, wenn auch die Anschreibungen der letzteren sonst recht unzuverlässige sind, bei der Einfachheit der Zusammensetzung des Verkehrs hier ein ausreichend zuverlässiges Bild geben.

Zu den bei Schwerin thalwärts durchgehenden Gütern treten als Versand des Warthegebiets noch diejenigen kleineren Mengen hinzu, welche von Schwerin selbst abgehen, und unter denen Holz und Ziegelsteine, wie weiter vorn schon erwähnt, und allenfalls auch Mehl eine Rolle spielen. Es betrug der:

Digitized by Google

Versand von Schwerin zu Thal
in Tonnen.

	Holz	Mauersteine	Mehl und Mühlenfabrikate	Güter im ganzen
1890/94	5 428	5 027	487	11 541
1895/99	4 203	4 579	790	12 216
1900	4 335	4 910	490	12 442

Der Verkehr, welcher nicht Versand aus dem Warthegebiet, sondern Lokalverkehr ist und schon oberhalb oder bei Schwerin endet, ist ganz geringfügig, da die Schiffahrt immer nur auf größere Entfernungen lohnend ist. Massengüter kommen nicht vor; nur einzelne Stückgüter gehen von Posen nach den kleinen Plätzen Obornik, Oberšitzko, Wronke, Zirke und Schwerin, namentlich Mehl, Sprit und Eisenwaren. Schwerin, das größte dieser Städtchen, empfing im letzten Jahrzehnt etwa 4—5 Kahnladungen jährlich. Die Stückgüterfracht nach diesen Zwischenstationen ist in der Regel nicht billiger als nach dem Endpunkt Stettin, weil es dem Schiffer gleichgültig ist, ob er die Güter unterwegs ausladet oder bis ans Ziel seiner Reise mitnimmt.

So sind also zur Zeit Getreide, Zucker und Holz die wichtigsten Frachtgüter der Wartheschiffahrt im Thalverkehr. Sie stellen mehr als $^4/_5$ der gesamten thalwärts gehenden Gütermenge dar. Dahinter folgen Ziegelsteine und im weiten Abstande Kartoffeln und Mehl. Der Spiritusversand, welcher einst eine erhebliche Rolle spielte, hat aufgehört. Hamburg und Stettin sind für die Ausfuhr, ersteres für die des Zuckers, letzteres für die des Getreides die Zielpunkte der Schiffahrt; im übrigen wendet sich die Schiffahrt dem Gebiet der märkischen Wasserstraßen mit Berlin zu, namentlich für Getreide, Mehl und Holz. Mit Getreide fährt sie auch nach der Elbe, ganz ausnahmsweise bis Hamburg abwärts, öfters bis Dresden aufwärts. Ziegelsteine und Kartoffeln gehen nach der märkischen Warthe. Oderaufwärts nach Schlesien oder die Oder-Weichselstraße aufwärts nach dem Netzegebiet findet ein Verkehr nicht statt.

Voraussetzung für die Zunahme des Verkehrs waren zwar die Verbesserung der Wasserstraße und die Fortschritte der Schiffahrt, wodurch sie den Eisenbahnen gegenüber wieder eine, wenn auch beschränkte Wettbewerbsfähigkeit erlangte, für die schließliche Gestaltung des Verkehrs aber waren doch die wirtschaftlichen Zustände des Gebiets, was ja selbstverständlich ist, und die Richtung der wirtschaftlichen Beziehungen, was sich leichter der Beobachtung entzieht, ebenso entscheidend. Namentlich war die neuere Zunahme der Getreide- und Zuckerverschiffungen (bei Zucker bis auf die

Digitized by Google

letzten zwei Jahre) einerseits und das Aufhören der Spiritusverschiffungen andererseits nicht so sehr das Ergebnis einer Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse zwischen Eisenbahn und Schiffahrt als vielmehr der Absatzverhältnisse dieser Güter[1].

b) Der Bergverkehr.

Der Bergverkehr ist auf der Warthe stets viel geringer gewesen als der Thalverkehr. Daß in der Zeit vor den Eisenbahnen, in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, stromauf ein erheblicher Verkehr stattgefunden habe, ist bei den großen Schwierigkeiten, welche die Wasserstraße damals bot, sehr unwahrscheinlich. An Gütern, welche den Strom hätten hinauf gehen können, kamen hauptsächlich Kolonialwaren von Stettin und andere wertvollere Güter von dort wie von Berlin her in Betracht. Für solche Waren aber wurde damals, zumal wo Chausseen vorhanden waren, im preußischen Osten der Landtransport bevorzugt, weil er schneller, sehr viel zuverlässiger und auch nicht gar so teuer war, wie man vielleicht annehmen möchte[2]. Immerhin scheinen, als die allmähliche Verbesserung des Wasser-

[1] Es zeigt dies für die Methode der Untersuchung die Notwendigkeit, die allgemeinen wirtschaftlichen Grundlagen der Verkehrsgestaltung stets im Auge zu behalten, und für die Erkenntnis der Sache selbst, daß je beschränkter ein Verkehrsweg, hier der Wasserweg, in seiner Leistungsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsmöglichkeiten, hier der Gesamtheit der Eisenbahnlinien gegenüber ist, desto weniger er auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und desto mehr die wirtschaftlichen Verhältnisse auf ihn bestimmend einwirken. Je leistungsfähiger ein Kanal vom Rhein zur Elbe sein kann, und je mehr er in seiner Richtung den wirtschaftlichen Bedürfnissen entspricht, desto bauwürdiger erscheint er. Den allerdings noch recht unzureichenden Anfang einer derartigen Untersuchung macht Symph er, Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals. Berlin 1899. Bd. I, S. 105—150. Die amtlichen Denkschriften zu den Kanalvorlagen sind äußerst dürftig.

[2] Über die Verkehrsverhältnisse vor der Eisenbahnzeit ist sehr wenig bekannt. Es seien deshalb folgende Zeugnisse für die Richtigkeit der obigen Behauptung angeführt: Es berichtet der Präsident des preußischen Handelsamts in einem Gutachten über eine Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Königsberg (Ostbahn), daß der — allerdings höchst unbedeutende — direkte Handelsverkehr zwischen Berlin und Preußen großenteils durch einen Verein Berliner Spediteure vermittelt werde, der jährlich ungefähr 40 000 Centner meistens Manufakturwaren zu Lande dorthin führe und etwa 30 000 Centner rohe Produkte, besonders Butter und Wolle, zurückbringe. Ebenso heißt es in einer Broschüre von Albert Ferne, Betrachtungen über die Notwendigkeit und Möglichkeit einer preußischen Ostbahn und deren Folgen in nationalökonomischer und politischer Beziehung, Königsberg 1842, S. 9, daß die Kaufleute sich zu ihrem Warenbezuge der Eilfuhren bedienten, deren Preis zwischen Berlin und Königsberg auf 3½ Thlr. für den Centner stehe, weil die

Digitized by Google

laufs bereits Fortschritte gemacht hatte, in einem gewissem Umfange doch auch wertvollere Güter zu Berg gefahren zu sein. Ende der sechsziger Jahre berichtet die Regierung zu Posen, daß hauptsächlich „Kaufmannsgüter" und englische Steinkohlen den Fluß hinauf kämen. Nach der Vervollständigung der Eisenbahnlinien war jedenfalls der Verkehr zu Berg nur ganz unbedeutend. Bestimmte Zahlen liegen erst seit 1875 aus der Reichsstatistik vor. Die folgende Tabelle giebt ein Bild des Verkehrs, wie er in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre bestand.

Durchgangsverkehr bei Schwerin zu Berg im Durchschnitt der Jahre 1875/79 in Tonnen.

1.	Steinkohlen	775	
2.	Erde, Thon, Kalk, Kreide	642	
3.	Kalksteine	567	
4.	Steine	483	
5.	Cement, Gips	363	
6.	Militäreffekten, Munition	284	
7.	Teer, Asphalt	231	
8.	Bau- und Nutzholz	206	
9.	Fastage	186	
10.	Kaffee, Kaffeesurrogate, raff. Zucker, Gewürze	171	
11.	Salz	163	
12.	Dachpappe	92	
13.	Guano, Knochenkohle	72	
14.	Lumpen	52	
15.	Roheisen	33	
16.	Holzscheite, Holzwaren	31	
17.	Mineralöle	31	
18.	Mehl und Mühlenfabrikate	27	
19.	Heringe	25	
20.	Roggen	15	
21.	Maschinen	15	
22.	Chemikalien, Drogen	14	
23.	Ölkuchen	9	
24.	Alle sonstigen Gegenstände	1753	
	Zusammen	6240	

Die Güter sind ihrer Menge nach geordnet. Es sind in der Hauptsache einige Brenn- und Baumaterialien (1—5, 7, 8), daneben ein Rest von Kolonial- und dergl. Waren (10, 11, 19, 22), welche voranstehen. Infolge der fortschreitenden Verbesserung der Wasserstraße und namentlich seit der Einführung der Dampfschiffahrt im Herbst 1883 wuchs der Bergverkehr, wie folgt (s. Tabelle auf der folgenden Seite).

Während der Verkehr zu Thal sich auf wenige große Massengüter beschränkt, die das Warthegebiet hervorbringt und ausführt, ist der Verkehr zu Berg gemäß der Vielgestaltigkeit des Bedarfs sehr mannigfaltig zusammengesetzt. Bei der Art und Weise, wie die Aufnahme der Statistik

Fortschaffung zu Wasser, ungeachtet der weit niedrigeren Fracht, durch den Zeitverlust teurer sei. Schließlich ein Artikel der Vossischen Zeitung vom 6. Mai 1845: Die Handelsstraße zwischen den preußischen Handelsstätten und den mittleren Provinzen sei nicht die Netze, sondern die über Konitz führende Chaussee. — Posen hatte Chausseeverbindung mit Berlin und Stettin, nach dem letzteren allerdings mit großem Umwege über Müncheberg. Was im Verhältnis der Netze zur Kunststraße galt, wird für die Warthe nicht anders gewesen sein.

Digitized by Google

Durchgangsverkehr bei Schwerin zu Berg in Tonnen.

1880	13 800		1890	24 700	
1881	12 400		1891	27 300	
1882	13 900	14 900	1892	22 400	26 300
1883	14 500		1893	26 500	
1884	19 900		1894	30 900	
1885	21 500		1895	26 100	
1886	19 400		1896	31 600	
1887	18 800	19 200	1897	48 600	43 400
1888	17 500		1898	61 100	
1889	18 700		1899	49 500	
		1900	35 800		
		1901	51 700		

erfolgt — der Schiffsführer ruft, wie vorn schon angedeutet, dem den Brückenaufzug bedienenden Wärter Art und Gewicht seiner Ladung bei der Durchfahrt zu — ist es nun ganz unmöglich, mit einiger Genauigkeit zu verfahren[1]. Mit der Zunahme des durch die Dampfschiffahrt mächtig geförderten Stückgüterverkehrs hat die Zuverlässigkeit der Anschreibungen immer mehr nachgelassen. In den letzten 10 Jahren ist regelmäßig noch nicht einmal die Hälfte, 1893, 1894, 1896 und 1899 noch nicht einmal ein Drittel und 1892 sogar noch nicht einmal ein Viertel des Verkehrs zur ordnungsgemäßigen Anschreibung gelangt. Der größte Teil der Güter findet sich unter „alle sonstigen Gegenstände" zusammengeworfen. Soweit eine Güterart unter der ihr zukommenden Nummer ordnungsgemäß notiert ist, enthält die betreffende Angabe doch immer nur einen Bruchteil der Menge, in der sie in Wirklichkeit vorkam; d. h. alle Einzelanschreibungen sind samt und sonders viel zu niedrig. Wenn nach der Statistik der Verkehr irgend eines Gutes angeblich nachgelassen oder gänzlich aufgehört hat, so ist doch sehr wohl möglich, daß er in Wahrheit sehr zugenommen hat. Die Reichsstatistik ist deshalb nur sehr beschränkt benutzbar. Soweit sie nämlich eine starke Zunahme im Verkehr eines Gutes verzeichnet, berechtigt sie in gewissem Maße zu der Vermutung, daß auch in der That eine Zunahme vorliegt, da das Steigen der Zahlen andernfalls nur

[1] Anderwärts haben sich die lokalen Wasserbaubehörden der Sache angenommen, indem sie die Übergabe eines Zettels, der nähere schriftliche Angaben enthält, verlangen. Das ist schon ein Anfang zur Besserung. Allerdings, bemerkt hierzu ein Reeder, „30—40% fallen die Zettel zu niedrig aus. Hauptsächlich werden die Güter, welche auf Deck liegen, angegeben, damit man sie auf dem Zettel sieht. Was aber im Raum liegt, das sieht kein Mensch." Die Schiffe des Reeders waren sehr niedrig vermessen.

Digitized by Google

auf genauere Anschreibungen zurückgeführt werden könnte und nicht anzunehmen ist, daß die Anschreibungen sich hinsichtlich einzelner Güter verbessert haben, während sie allgemein schlechter geworden sind. Mehr als diesen geringen Anhalt bietet die Reichsstatistik aber nicht[1].

Indessen hilft gerade für den Bergverkehr die seit dem 1. Juli 1897 vom Magistrat zu Posen über den Schiffsverkehr am dortigen städtischen Bollwerk geführte Statistik recht gut aus[2]. Der Thalverkehr nimmt immer etwa nur zur Hälfte seinen Ausgang von Posen. Namentlich Holz und Getreide werden an der ganzen Warthe entlang verladen. Dagegen endet der Bergverkehr etwa mit 4/5 seiner Gütermenge in Posen. Da die Posener Statistik mit Sorgfalt und Sachkunde aufgenommen wird, so bietet sie ein zuverlässiges und nahezu vollständiges Bild des gesamten Bergverkehrs. Die folgende Tabelle (S. 296 u. 297) versucht, die Erhebungen für die letzten drei Jahre übersichtlich zusammenzustellen.

Die ziemlich beträchtlichen Mengen von Brennholz und Steinen, welche als Empfang der Stadt Posen von den Stationen der Posener, auch der polnischen Warthe verzeichnet werden, sind nur zum geringen Teil dem Bergverkehr zuzurechnen. Sowohl Brennholz wie Steine kommen überwiegend aus Ortschaften, welche oberhalb Posen liegen, die Steine aus den Ziegeleien von Starolenka. Im übrigen aber ist der gesamte Empfang Bergverkehr. Bedeutend ist der Verkehr lediglich von den Seehäfen Stettin und Hamburg her. Daneben spielen Berlin und Magdeburg nur eine ganz bescheidene Rolle. Es werden also in erster Linie Güter der seewärtigen Einfuhr sein, welche auf der Warthe zu Berg gehen.

Stettin war ehedem der hauptsächlichste Ausgangspunkt der Bergschiffahrt. Während mit Hamburg vor nicht so langer Zeit überhaupt noch kein Verkehr zu Wasser bestand[3], steht es jedoch heute Stettin an Bedeutung kaum noch nach. Namentlich in neuester Zeit kommt Hamburg immer

[1] Es war nötig, dies hier einmal darzulegen, um vor einer vertrauensseligen Benutzung der Reichsstatistik über die Binnenschiffahrt zu warnen. Die Anschreibungen der einzelnen Zählstellen sind von sehr verschiedenem Werte; Schwerin a./W. gehört zu den schlechtesten Zählstellen. Ohne Kenntnis des Wertes der statistischen Zahlen und ihrer Fehlerquellen gelangt man zu den unzutreffendsten Schlüssen. — Das Reichsamt für Statistik verkennt übrigens am allerwenigsten die Sachlage, und man darf vertrauen, daß es seinen Bemühungen gelingen wird, die Statistik zu bessern.

[2] Abgedruckt in den Berichten der Posener Handelskammer.

[3] Bis zum Jahre 1881 notierte die Reichsstatistik an verschiedenen Zählstellen auch Herkunfts- und Bestimmungsort der Schiffe, so auch bei Küstrin a./W. Von Hamburg kommende Schiffe wurden daselbst nicht vermerkt.

Digitized by Google

Empfang der Stadt Posen auf dem Wasserwege 1899/1901 (in Tonnen).

I.

Von		1. Nutzhölzer und Holzwaren	2. Brennholz	3. Kohlen	4. Steine	5. Cement	6. Kreide	7. Dachpappe	8. Knochenschrot	9. Düngemittel	10. Ölkuchen u. sonstige Futtermittel	11. Weizen	12. Roggen, Hafer, Gerste
Stettin	1899	109	—	—	2 975	—	195	271	—	—	48	—	76
	1900	19	—	125	2 045	72	192	138	—	11	—	—	—
	1901	27	—	—	3 741	185	219	42	—	—	69	965	529
Hamburg	1899	155	—	—	—	—	—	10	805	102	7 495	—	—
	1900	56	—	—	10	—	—	—	1 271	125	3 015	—	—
	1901	182	—	—	—	—	—	—	1 007	—	997	4 775	—
Magdeburg	1899	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—
	1900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
sonstigen Elbplätzen	1899	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin	1899	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—	—	130	—	—	—	—	770	—
sonstigen Plätzen an den märkischen Wasserstraßen	1899	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stationen der Posener (und polnischen) Warthe	1899	185	6 376	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1900	95	6 062	—	1 663	—	—	—	—	—	—	—	—
	1901	—	2 284	—	1 508	—	—	—	—	—	—	—	135
Stationen der märkischen Warthe und unteren Oder	1899	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	1899	450	6 376	—	2 975	—	195	281	805	102	7 553	—	76
	1900	170	6 062	125	3 718	72	192	138	1 271	136	3 015	—	—
	1901	208	2 284	—	5 249	185	349	42	1 007	—	1 066	6 510	664

Digitized by Google

II.

Von		13. Sonstiges Getreide (Mais)	14. Mehl und Mühlenfabrikate	11. Eisen und Stahl, Eisenwaren	12. Jute und Jutewaren	13. Petroleum	14. Heringe	15. Fleisch, Speck	16. Reis	17. Rohzucker	18. Sonstige Massengüter (in Mengen von 10 t und darüber)	19. Stückgüter (in Mengen unter 10 t)	20. Zusammen Güter
Stettin	1899	480	315	2 343	192	3 335	652	848	503	314	1 240	5 527	19 424
	1900	144	300	1 300	38	2 738	416	253	571	562	1 052	4 527	14 501
	1901	229	1 752	615	95	2 590	382	975	620	—	638	4 479	18 153
Hamburg	1899	3 731	1 929	364	21	18	123	144	1 170	—	258	967	17 292
	1900	2 522	2 288	272	35	41	65	72	689	—	288	837	11 589
	1901	3 986	4 111	675	364	—	110	30	349	—	572	1 025	18 183
Magdeburg	1899	—	—	86	—	—	—	—	—	—	77	672	845
	1900	—	27	197	13	—	—	—	—	—	85	671	994
	1901	—	20	—	—	—	—	—	—	—	175	658	853
sonstigen Elbplätzen	1899	—	254	—	—	—	—	—	—	—	75	7	337
	1900	—	100	—	—	—	—	—	—	—	75	—	176
	1901	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75	—	75
Berlin	1899	70	—	—	—	—	—	—	—	—	405	—	475
	1900	239	—	—	—	—	—	—	—	—	598	153	989
	1901	—	221	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 121
sonstigen Plätzen an den märkischen Wasserstraßen	1899	—	—	355	—	—	—	—	—	—	220	—	576
	1900	—	—	132	—	—	—	—	—	—	—	—	132
	1901	—	120	1 013	—	—	—	—	—	—	—	5	1 018
Stationen der Posener (und polnischen) Warthe	1899	44	—	—	72	80	—	—	—	—	—	—	6 635
	1900	—	—	—	38	—	—	—	—	—	—	—	7 819
	1901	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	4 077
Stationen der märkischen Warthe und unteren Oder	1899	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	127
	1900	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	20	70
	1901	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	1899	4 325	2 498	3 149	285	3 433	774	991	1673	314	2 275	7 229	45 761
	1900	2 905	2 715	1 913	125	2 779	481	325	1259	562	2 098	6 208	36 270
	1901	4 215	6 224	2 333	459	2 590	492	1 004	969	—	1 460	6 168	43 480

Digitized by Google

mehr voran[1]. Stettin hat bei den in kleineren Mengen ankommenden, sehr verschiedenartigen Gütern, welche in der Statistik als Stückgüter zusammengefaßt sind, das entschiedene Übergewicht. Als Stückgüter sind alle diejenigen Güter ohne Rücksicht auf ihre Art gezählt, die im einzelnen Falle in Mengen unter 10 t, d. h. unter einer Eisenbahnwagenladung, auftreten. Der Stückgutbegriff der Posener Statistik ist also ungefähr derselbe wie bei der Eisenbahn. Die Eisenbahn unterscheidet neben den ganzen Wagenladungen von 10 t noch halbe von 5 t, und erst unter 5 t beginnt der Begriff des Stückguts. In der Schiffahrt unterscheidet man wie bei der Eisenbahn Stückgüter und Massengüter, und zwar letztere als ganze Kahnladungen oder als Teilladungen. Aber die Bezeichnung Stückgut wendet man entsprechend den größeren Räumen, mit denen die Schiffahrt rechnet, noch für Gütermengen an, die bei der Eisenbahn nicht bloß eine, sondern selbst mehrere Wagenladungen ausmachen würden. Dieser Art der Unterscheidung schließt sich die Posener Statistik nicht an, und zwar aus dem guten Grunde, weil sie sonst überhaupt fast nur Stückgüter zu zählen hätte. Im Sinne der Schiffahrt giebt es Massengüter im Bergverkehr auf der Warthe nämlich so gut wie gar nicht. Von Stettin aus sind in den letzten Jahren lediglich noch schwedische Pflastersteine in ganzen Kahnladungen nach Posen versandt worden, aller übrige Verkehr war Stückgutverkehr. Und jetzt, d. h. 1902, ist auch das letzte Massengut verloren, seitdem die Posener Stadtverwaltung ihre Pflastersteine aus Schlesien bezieht. Unter den in der Posener Statistik als Stückgüter verzeichneten Gütern sind die Kolonialwaren, namentlich Kaffee und Zucker, welche nicht in so großen Sendungen vorkommen, zahlreich. Für Stückgut ist die Benutzung des Wasserweges besonders vorteilhaft, weil die Tarife der Eisenbahn für Stückgut am teuersten sind. Stark ist auch die Einfuhr von amerikanischem Fleisch und Speck[2], die von der Eisenbahn zu den teuersten Wagenladungstarifen gefahren werden. An wertvolleren Massengütern spielen Petroleum[3], Heringe[4], Reis[5], Mais,

[1] Je besser und billiger die Verkehrsmittel werden, desto weniger ist das Handelsgebiet eines großen Seehafens in seiner Ausdehnungsfähigkeit beschränkt, desto mehr erlangen seine Vorteile vor den hauptsächlich in den Beförderungskosten sich ausdrückenden Nachteilen der örtlichen Entfernung das Übergewicht. Der Betrieb der Seeschiffahrt verlangt nach Konzentration des Verkehrs, um große und regelmäßige Frachten zu haben; diese bietet Hamburg am besten, das vor den Ostseehäfen noch die bessere Lage zur See voraus hat. Man erinnere sich in diesem Zusammenhang auch der Entwicklung des Zuckerverkehrs S. 281 ff.

[2] Von der Reichstatistik nicht notiert.

[3] Von der Reichsstatistik nur zum Teil notiert.

Anm. 4—5 siehe folgende Seite.

Digitized by Google

Mühlenfabrikate, auch Rohzucker[1] eine große Rolle. Alle diese Güter werden von der Eisenbahn nach Spezialtarif I, also nach dem teuersten der ermäßigten Tarife befördert. An Gütern des Spezialtarifs II kommt nur etwas Dachpappe[2] und Jute[3] in Betracht. Hierher gehört auch der größte Teil des zu Berg fahrenden Eisens, wobei es sich in der Hauptsache um Stab- und Façoneisen, Platten, Röhren, Draht und dergleichen handelt[4]. Zum anderen Teil sind es Eisenkurzwaren, die unter Spezialtarif I fallen[5]. An Gütern des Spezialtarifs III, des billigsten der Spezialtarife, sind Kreide, Cement, Ölkuchen und sonstige Futtermittel nur gering an Menge[6], dagegen fallen die großen Massen der Pflastersteine auf, die gleichfalls unter Spezialtarif III gehören. Neben dem Petroleum nahmen sie bis 1901 die größten Schiffsräume in Anspruch, bis sie nunmehr von der Wasserstraße ganz verschwunden sind, sodaß heute das Petroleum unter allen von Stettin kommenden Gütern an erster Stelle steht.

Die günstige Entwicklung des Verkehrs von Stettin nach Posen ist allein der Dampfschiffahrt zu danken. Das Unternehmen der Firma Herrmann & Co. in Stettin wurde seiner Zeit von der Posener Kaufmannschaft mit dem größten Beifall aufgenommen, und auch die Wasserbaubehörde begrüßte freudig diesen Erfolg ihrer Bemühungen um die Verbesserung der Wasserstraße. Trotzdem die Reederei etwas höhere Frachtsätze berechnete, als bisher üblich gewesen war, zog sie doch alsbald den gesamten Stückgutverkehr an sich. 1884 beförderte sie in 41 Schleppzügen mit 103 Kähnen bereits 6 200 Tonnen nach Posen. Es waren nach ihrem Bericht hauptsächlich Heringe, Petroleum, Reis und andere Kolonialwaren. Von höchstem Interesse ist der älteste Frachttarif der Reederei, der sich in der Anlage III S. 338 befindet, weil er selten deutlich die Richtung der Tarif-

---

[4] Von der Reichsstatistik nicht notiert.

[5] Von der Reichsstatistik nur zum kleinsten Teil notiert.

[1] Von der Reichsstatistik nicht notiert.

[2] Von der Reichsstatistik nicht notiert.

[3] Von der Reichsstatistik nicht notiert.

[4] Von der Reichsstatistik nur zum allerkleinsten Teil notiert.

[5] Die Reichsstatistik verzeichnet lediglich verarbeitetes Eisen als zu Berg gehend, dagegen kein Roh- und Brucheisen. Sie bietet hier einen richtigen Anhalt. Immerhin ist es vereinzelt doch vorgekommen, daß von den Posener Maschinenfabriken etwas Brucheisen zu Wasser anstatt mit der Eisenbahn bezogen wurde.

[6] 1901 ließ der Verkehr von Futtermitteln auf der Wasserstraße wegen des Notstandtarifs der Eisenbahn auf der Wasserstraße außerordentlich nach. Von der Reichsstatistik ist er nicht notiert.

Digitized by Google

politik der Schiffahrtsgesellschaften erkennen läßt. Er ist geradezu ein Schulbeispiel hierfür, wie es besser nicht gewünscht werden kann.

Solange eine Reederei den Verkehr auf einer Wasserstraße in gewissen Beziehungen beherrscht, wie dies bei Herrmann & Co. im Stückgutverkehr von Stettin nach Posen und den Zwischenstationen anfänglich der Fall war, hat sie lediglich auf den Wettbewerb der Eisenbahn Rücksicht zu nehmen. Nun beruht der Aufbau unseres Eisenbahngütertarifs bekanntlich auf zwei Grundprincipien. Die Frachtsätze bemessen sich einerseits nach den verschiedenartigen Kosten der Beförderung; deshalb werden Wagenladungen billiger befördert als Stückgüter, die den Wagenraum weniger gut ausnutzen. Andererseits sind die Frachtsätze nach dem Werte der Güter abgestuft. Wertvollere Güter vermögen ein höhere Fracht zu tragen und werden deshalb höher belastet als geringwertige. Hieraus erklärt sich das Schema des deutschen Eisenbahngütertarifs. Genau diesem Schema entspricht auch der Frachttarif der Stettin—Posener Dampfschleppschiffahrt aus dem Jahre 1883. Es giebt eine Stückgutklasse St.[1], eine Halbe-Wagenladungsklasse A^1, eine Ganze-Wagenladungsklasse B, eine Halbe-Wagenladungsklasse A^2, einen Spezialtarif I und II. Nur ein Spezialtarif III besteht nicht, und zwar deswegen, weil für Güter des Spezialtarifs III der Eisenbahn einen Schiffsfrachtsatz zu erstellen, der diesen genügend unterboten hätte, nicht möglich war. Nur soweit Güter des Spezialtarifs III als Stückgüter oder als halbe Wagenladungen von der Eisenbahn teurer gefahren werden, sieht auch der Frachttarif der Reederei entsprechende Frachtsätze vor. Das damalige Verhältnis der Wasserfrachten zu den Eisenbahnfrachten ist aus der folgenden Gegenüberstellung ersichtlich:

Die Frachten der Stettin-Posener Dampfschleppschiffahrt für die Strecke Stettin—Posen im Jahre 1883 und die Eisenbahnfrachten für 100 kg in Pfennigen

	St.	A^1	B	A^2	I	II	III
Wasserfracht	100	100	90	80	70	60	—
Eisenbahnfracht . . .	247	158	136	115	105	84	57
Wasserfracht in Prozenten der Eisenbahnfracht	41	63	66	70	67	73	

[1] Eine zweite ermäßigte Stückgutklasse, den seit 1892 bestehenden Spezialtarif für bestimmte Stückgüter, gab es 1883 noch nicht. Als die Eisenbahn ihn 1887 zuerst als Ausnahmetarif einführte, berichtigte auch die Reederei ihren Frachttarif entsprechend.

Digitized by Google

In den höheren Tarifklassen ist der Unterschied zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten größer als in den unteren. Eine Schiffahrtsgesellschaft würde den Unwillen ihrer Kundschaft erregen, würde sie es versuchen, ihre Frachtsätze je nach dem Werte der Güter soweit auseinander zu spannen, wie die Eisenbahn es kann. Es entspräche dies aber auch ihrem eigenen Vorteil nicht. Da bei den wertvolleren Gütern die Transportkosten im allgemeinen eine geringere Rolle spielen, so muß die Schiffahrt durch einen um so größeren Unterschied in der Fracht einen genügenden Anreiz geben, dem Wasserweg den Vorzug zu verschaffen. Sie kann dies mit Leichtigkeit thun, und gerade aus der Beförderung der wertvolleren Güter noch die besten Einnahmen erzielen, weil eben die Eisenbahn die unterschiedliche Behandlung der Güter sehr weit treibt. Wenn man den Frachttarif der Reederei weiter betrachtet, so fällt auf, daß der Endpunkt Posen am günstigsten gestellt ist. Die Frachtsätze sind nach den Zwischenstationen nicht bloß verhältnismäßig, sondern trotz der geringeren Entfernung zum Teil unbedingt höher als nach Posen. Das ist namentlich bei Zirke und Obornik in allen Klassen der Fall, während das zwischen beiden liegende Wronke besser behandelt ist. Dies liegt daran, daß Zirke noch bis heute keine Eisenbahn hat und Obornik zwar auf dem Wasserwege nicht aber auf dem Eisenbahnwege Stettin näher liegt. Wronke dagegen ist Station der Stargard-Posener Eisenbahn, liegt also auf dem geraden Wege von Stettin nach Posen. Nach Wronke gelten überall die gleichen Frachten wie nach Posen. Nur Stückgüter (im Sinne der Eisenbahn) zahlen teurer, vielleicht aus dem Grunde, weil Stückgüter nach den kleineren Stationen auch von der Eisenbahn nicht so schnell befördert werden, sodaß hier der Vorzug der Beförderung mit der Eisenbahn nicht in demselbem Maße hervortritt. Auffällig sind die unverhältnismäßig hohen Frachtsätze für Schwerin, Birnbaum und Zirke gerade in den unteren Tarifklassen. Es erklärt sich dies daraus, daß alle diese Plätze damals noch keine Eisenbahnverbindung hatten, und die Frachtsätze deshalb so hoch gehalten werden konnten als der Wettbewerb der minderwertigen Segelschiffahrt zuließ. Bis in die kleinsten Einzelheiten hinein hatte also die Reederei ihren Frachttarif dem Wettbewerb der Eisenbahn angepaßt. Damit soll indes nicht gesagt sein, daß die ungünstigere Behandlung der Zwischenstationen nicht auch in den Verhältnissen des Schiffahrtsbetriebes, dem mit großen durchlaufenden Gütermengen am besten gedient ist, entspräche.

Solange Herrmann & Co. Tarife veröffentlichten, hielten sie an den Grundsätzen ihres ersten Tarifs fest. Der letzte Tarif erschien im Jahre

Digitized by Google

1891. Seine Frachtsätze waren nur wenig billiger als die des 1883er Tarifs. Der Tarif war folgender[1]:

Ab Stettin nach	St.	St.[2]	A[1]	A[2]	B	Spezialtarif I	Spezialtarif II
Küstrin	40	40	35	35	35	35	35
Schwerin	70	60	50	50	45	45	45
Birnbaum	80	80	70	70	50	50	50
Zirke	90	80	70	70	60	60	60
Bronke	90	80	70	70	60	60	60
Oberfitzko	90	80	70	70	60	60	60
Obornik	90	80	70	70	60	60	60
Posen	90	80	70	70	60	60	60

für 100 kg in Pfennigen.
(Folgt das Warenverzeichnis.)

Seit im letzten Jahrzehnt die Vereinigten Wartheschiffer mit eigenen Dampfern auf der Warthe erschienen, veröffentlichten Herrmann & Co. feste Tarife nicht mehr. Das Verhältnis zwischen beiden Betrieben war niemals ein besonders gutes. Bei den in der Genossenschaft zusammengeschlossenen Kleinschiffern mochte die Erinnerung an die Zeit, wo sie noch gänzlich von dem guten Willen der Stettiner Reederei abhängig waren, wo von dieser allein bestimmt wurde, zu welchem Schlepplohn und ob überhaupt ein Schiffer nach Posen stroman mitgenommen werden sollte, noch nachwirken. Zu einer Verständigung zwischen diesen beiden, den Bergverkehr auf der Warthe beherrschenden Faktoren kam es, wie sonst gewöhnlich in solcher Lage, nicht. Das erschwerte das Festhalten an höheren Frachten für die wertvolleren Güter. Die Stettiner Reederei konnte es noch am ehesten. Sie besitzt in gewisser Beziehung eine Vorzugsstellung. Ihr Betrieb gilt als der kaufmännisch besser geleitete und zuverlässigere. Sie hält sehr darauf, auch bei schlechtem Wasserstande oder, wenn auch einmal die Frachtmenge nicht so lohnt, doch den Verkehr möglichst gleichmäßig aufrecht zu erhalten. Die Vereinigten Wartheschiffer unterbieten deshalb vielfach erfolglos die Frachten. Aber auch bei ihnen gilt der Grundsatz, zu nehmen, was zu bekommen ist; und das ist bei Gütern, die auch von der Eisenbahn teurer gefahren werden, immer leichter als bei anderen. Jedenfalls übte der Wettbewerb beider Betriebe einen starken Wettbewerb auf die Frachten aus, noch mehr als einige Tarifermäßigungen der Eisenbahn. Heute (1902) stehen die Stückgutfrachten für die Strecke Stettin-Posen nicht höher als auf 40—60 Pfennige für 100 Kilogramm. Die Stückgutfrachten schwanken nicht so sehr nach

[1] Über die Hinzufügung einer zweiten Stückgutklasse vgl. S. 300 Anm. 1.

Digitized by Google

den Wasserstandsverhältnissen und nach Angebot und Nachfrage von Kahnraum — das Angebot ist ja übrigens einem Wechsel nicht unterworfen — wie die Massengüterfrachten. Jede Reederei hat in der Hauptsache ihren bestimmten Kundenkreis, den sie möglichst gleichmäßig zu bedienen sucht. Dabei kommen die großen Versender, die zum Teil Jahresabschlüsse machen, etwas besser fort. „Ein jeder wird genommen, was er wiegt." Gegenwärtig ist das Verhältnis zwischen Wasserfrachten und Eisenbahnfrachten folgendes:

1902. Frachten Stettin—Posen
für 100 kg in Pfennigen

	St.	Sp. St.	A^1	B	A^2	Sp. I	Sp. II	Sp. III
Wasserfracht		60		bis			40	
Eisenbahnfracht	2,30	185	158	136	115	105	84	57

Zu einem geringen Teil werden die mit dem Schiff in Posen anlangenden Güter nach Plätzen der Provinz weiter versandt. Bei Gütern, die umgeschlagen werden müssen, lohnt der Wasserbezug nur, wenn sie von der Eisenbahn besonders hoch tarifiert werden. Während im Platzverkehr die Stückgutfrachten der Schiffahrt allenfalls noch mit Specialtarif II den Wettbewerb aufnehmen können, ist dies im Umschlagsverkehr höchstens noch bei Specialtarif I möglich. Die Beförderung der Umschlagsgüter kann gegen feste, sogenannte Übernahmesätze erfolgen, in denen die Wasserfracht Stettin-Posen, die Kosten des Umschlags vom Schiff in den Waggon und die Eisenbahnfracht von Posen bis zum Bestimmungsort einbegriffen sind. Im Jahre 1893 wurde zum letzten Mal ein derartiger Übernahmetarif von der Speditionsfirma Moritz S. Auerbach veröffentlicht, welche Herrmann & Co. in Posen vertritt. Der Tarif kann noch heute als Anhalt dienen. Seine Sätze sind ganz in der gleichen Weise den Eisenbahntarifen angepaßt, wie die von Herrmann & Co. bis 1891 veröffentlichten Tarife. Es wird deshalb genügen, nur die Sätze für die höchste Klasse St. (gewöhnliches Eisenbahnstückgut) und für die niedrigste Klasse Sp. I (Specialtarif I) für die hauptsächlichen Plätze vorzuführen. Für Güter der Specialtarife II und III oder gar der niedrigeren Ausnahmetarife sind Übernahmesätze nicht erstellt, da sie gegenüber der billigen Eisenbahnfracht zu teuer sein müßten. Den Übernahmesätzen werden in dem folgenden Auszug aus dem Übernahmetarif in Klammer die reinen Eisenbahnfrachten beigefügt (s. S. 304).

Man sieht aus dem Verhältnis der Frachtsätze, daß bei Specialtarif I die Schiffahrt in der Regel nicht mehr wettbewerbsfähig ist. Für Buk, welches dem Wasserplatz Posen am nächsten liegt, beträgt die Fracht-

Digitized by Google

1893. Übernahmetarif
für 100 kg in Pfennigen

Von Stettin nach	St.		Sp. I	
Buk	142	(257)	91	(118)
Czempin	146	(258)	92	(119)
Gnesen	169	(275)	104	(127)
Grätz	165	(274)	100	(126)
Jarotschin	189	(292)	112	(135)
Inowrazlaw	236	(325)	132	(152)
Kosten	158	(268)	97	(124)
Krotoschin	225	(318)	125	(149)
Opalonitza	153	(265)	95	(122)
Ostrowo	245	(332)	136	(156)
Schrimm	170	(276)	104	(128)
Wreschen	166	(275)	100	(127)

ersparnis noch 28 %, für Ostrowo, das am entferntesten liegt, nur noch 13 %. Das ist bei Gütern des Specialtarifs I, die doch meist schon wertvollere sind, zu wenig.

Größere Sendungen, ganze Kahnladungen oder Teilladungen pflegen sonst auf den Wasserstraßen erheblich billiger befördert zu werden, als Stückgüter. Aber die Stückgüterfrachten sind auf der Warthe gegenwärtig schon so gedrückt, daß die niedrigsten Stückgüterfrachten nicht höher sind als die Massengüterfrachten. Das einzige Massengut, welches bisher noch in ganzen Kahnladungen von Stettin nach Posen ging, waren, wie schon erwähnt, schwedische Pflastersteine. In den Jahren 1899/1901 wurden von der städtischen Verwaltung, wie sie mitteilt, durchschnittlich 4,50 Mk. für die Tonne gezahlt. Das war eine ausreichende Fracht. Größere Firmen in Posen zahlten für Stückgüter nicht mehr. Aber es war immer noch billig im Vergleich zu den Thalfrachten, welche für Massengüter auf der Warthe üblich sind. Zu Berg muß der Schiffer einen Schlepplohn von 11 Pf. für den Centner, gleich 2,20 Mk. für die Tonne zahlen. Es bleiben ihm von den 4,50 Mk. also nur 2,30 Mk. Solche Frachten kommen in der Thalfahrt nicht vor. Trotz der höheren Kosten der Bergfahrt sind eben die Frachtsätze kaum höher als zu Thal. Bei dem Mangel von Massengütern zu Berg ist die Schiffahrt genötigt, unverhältnismäßig billig zu sein. Die Pflastersteine mußte sie auch schon des Wettbewerbs der Eisenbahn wegen zu sehr niedrigen Sätzen übernehmen. Die Eisenbahnfracht beträgt hierfür nach Specialtarif III 5,70 Mk. War der Wasserstand schlecht, so war die Schiffahrt bei einer so niedrigen Eisenbahnfracht nicht mehr in der Lage, das Geschäft zu machen, und die städtische Verwaltung mußte die Steine mit der Bahn kommen lassen. Um Rückfracht

Digitized by Google

nach Posen zu bekommen, würde die Schiffahrt gern einen Teil der außerordentlichen Mengen von Rohstoffen zur Düngemittelfabrikation übernehmen, die über Stettin nach Posen gehen. Die Aktiengesellschaft vorm. Moritz Milch & Co., die bei weitem bedeutendere der beiden Posener chemischen Fabriken, allein bezog nach ihrer Mitteilung in den letzten Jahren 20 bis 30 000 t Mineralsuperphosphate und 10—15 000 t Schwefelkies jährlich über Stettin. Das ist doppelt soviel, wie die Schiffahrt an Gütern aller Art von Stettin nach Posen bringt, und reicht nahe an den gesamten Bergverkehr der Schiffahrt überhaupt heran. Die Eisenbahnfracht beträgt nach dem Rohstofftarif 5,20 Mk. für die Tonne. Die Fabrik hat den Vorteil, eigenen Bahnanschluß zu besitzen, auf dem die Wagen unmittelbar in den Fabrikhof hineinrollen. Die Schiffahrt hat bei einer so billigen Eisenbahnfracht und der besonderen Bequemlichkeit des Bahnbezuges immer nur vergebliche Anstrengungen gemacht, auch nur den kleinsten Teil dieser Massen an sich zu ziehen.

Mit Hamburg besteht, wie schon erörtert, eine unmittelbare, regelmäßige Schiffahrtsverbindung nicht. Infolgedessen können Kolonialwaren und andere höherwertige Güter, die in kleineren Mengen zum Versand kommen, von Hamburg nicht so bequem bezogen werden. Stettin ist auch heute noch für das Warthegebiet der Einfuhrhafen für Kolonial- und Materialwaren. Im Schiffahrtsverkehr mit Hamburg spielen sie daher nur eine geringe Rolle. An erster Stelle stehen Mais und Mehl, nicht bloß im Verkehr von Hamburg, sondern im gesamten Bergverkehr überhaupt. Mais wird seit den letzten Jahren in steigendem Maße zu Futterzwecken gebraucht. Mehl schicken die Hamburger Großmühlen mittels des billigen Wasserweges selbst bis in die Getreideüberschüsse erzielenden Gebiete. Sie haben ihre Vertreter in Posen, namentlich hat die bekannte Großmühle von Plange, die die größte in Deutschland ist, einen großen Absatz in Posen. Bei der schlechten Ernte des Jahres 1901 ereignete es sich, was bisher noch nicht dagewesen war, daß Posen sogar beträchtliche Mengen Weizen von Hamburg zu Wasser empfing. Mais, Mehl wie Getreide sind Güter des Specialtarifs I; ebenso Heringe und Reis, die gleichfalls von Hamburg kommen, aber nicht so ins Gewicht fallen. Auch Eisenwaren nach Specialtarif I und II treten im Verkehr mit Hamburg zurück. Dagegen sind aus Specialtarif III ganz erhebliche Mengen von Ölkuchen und sonstigen Futtermitteln[1] — 1901 waren sie wegen des Notstandstarifs der Eisenbahnen nur klein —,

[1] Von der Reichsstatistik nicht notiert.

Digitized by Google

ferner zerkleinerte Knochen zur Leimfabrikation[1] zu erwähnen. Im Verkehr mit Hamburg nimmt also die Schiffahrt mit Specialtarif III den Wettbewerb noch auf. Ja, 1899 und 1900 kam sogar je eine Kahnladung Düngemittel[2] von Hamburg nach Posen, die von der Eisenbahn zum Rohstofftarif zu befördern gewesen wären. — Die Fracht für Einzelgut beträgt von Hamburg nach Posen 100—150 Pf. für 100 kg. Sie interessiert weniger, mehr dagegen die Frachten für Massengüter. Sie betragen 6—9 Mk. für die Tonne. Das Verhältnis zu den Frachten der Eisenbahn in den ganzen Wagenladungsklassen ist aus folgender Gegenüberstellung zu ersehen.

Massengüterfrachten Hamburg—Posen
für die Tonne in Mark

	B	Sp. I	Sp. II	Sp. III	R.A.T.
Eisenbahnfracht	32,50	24,60	19,40	12,70	10,80
Wasserfracht für ganze Kahnladungen	6		bis	9	

Auf der Strecke Hamburg-Posen ist also die Schiffahrt der Eisenbahn gegenüber wettbewerbsfähiger als auf der Strecke Stettin-Posen. Man kann die mittlere Fracht für Massengut in ganzen Kahnladungen auf 7,50 Mk. annehmen. Hiermit ist noch der Rohstofftarif erheblich unterboten. Indes vollzieht sich auch von Hamburg her der Verkehr meist nicht in vollen Kahnladungen, sodaß sich in Wahrheit das Verhältnis meist nicht so günstig stellt.

Der Verkehr von allen übrigen Plätzen her ist ganz unbedeutend. Nur der Stückgüterverkehr von Magdeburg bedarf noch der Erwähnung. Es handelt sich um die Magdeburger Specialitäten: vor allem Cichorien, auch Sauerkraut, Graupen und Grützen, sämtlich Güter des Specialtarifs I. Als Anlage IV ist ein Frachttarif für Güter von Magdeburg nach der Warthe aus dem Jahre 1895 beigefügt, der noch heute einen Anhalt gewährt. Die Wasserfracht Magdeburg-Posen beträgt hiernach für 100 kg 115—150 Pf., die Eisenbahnfracht nach Specialtarif I 195 Pf. Indes stellt sich für die großen Verlader die Wasserfracht wohl noch erheblich billiger. Mit Berlin besteht kein Stückgüterverkehr. Herrmann & Co. versuchten ihn im Verein mit den zwischen Berlin und Stettin fahrenden Reedereien wiederholt anzuregen, doch bisher vergeblich. 1899 veröffentlichten die beteiligten Reedereien den Frachttarif der Anlage V.

Vergleicht man, wie der Güterverkehr zu Berg sich einerseits in der

[1] Von der Reichsstatistik nicht notiert.
[2] Von der Reichsstatistik nicht notiert.

Digitized by Google

zweiten Hälfte der siebziger Jahre, und wie er sich andererseits heute darstellt, so tritt einem die völlige Umgestaltung vor die Augen. Ehedem wurden Kolonial- und Materialwaren, Droguen und dergleichen, jene vielartigen Gegenstände des Verzehrs und hauswirtschaftlichen Gebrauchs, welche der Sprachgebrauch unter diesem Namen zusammenfaßt, nur ausnahmsweise und höchstwahrscheinlich nur nach solchen Plätzen noch zu Schiff befördert, welche keine Eisenbahnverbindung hatten. Heute sind sie diejenigen Güter, welche wie keine anderen die Wasserstraße aufsuchen. Sie sind entweder hochwertige Güter wie Kaffee, Wein oder doch mittelwertige wie Petroleum, Heringe, und bilden die breiteste Masse derjenigen Güter, welche die Eisenbahn zu den höheren Tarifen befördert. Überall, wo es Wasserstraßen giebt, flüchten sie vor den teuren Eisenbahntarifen, wenn es nur irgend möglich ist, zur Schiffahrt. Der Kolonialwarenhandel, welcher es durchweg mit Artikeln zu thun hat, die jahraus, jahrein bei einem wie dem anderen Kaufmann in derselben Weise geführt werden, deren Beschaffenheit und Preis jede Hausfrau beurteilen kann, ist derjenige große Geschäftszweig, welcher mit den prozentual geringsten Gewinnen rechnet[1]. Deshalb fällt jede Frachtersparnis für ihn ins Gewicht, und sie ist angesichts der hohen Eisenbahntarife recht erheblich. So erklärt es sich denn, daß der gesamte Posener Groß- und Kleinhandel in Kolonial-, Materialwaren und Droguen für seine Bezüge von Stettin ausschließlich den Wasserweg benutzt. Was für Posen gilt, das trifft auch für die übrigen Wasserplätze zu. Ja, für die ganze Provinz, soweit sie nicht von anderen Wasserstraßen leichter zugänglich ist, schafft die Wartheschiffahrt einen nicht geringen Teil dieser Waren heran. Nicht bloß von Posen, sondern auch von den übrigen kleinen Wasserplätzen findet eine Weiterbeförderung nach den Binnenplätzen statt. Ein Städtchen wie Meseritz z. B., das wohlhabendste im Westen der Provinz, erhält seine Kolonialwaren ganz vorwiegend bis Schwerin zu Wasser und von dort noch heute, wie seit undenklicher Zeit, als ob es keine Eisenbahnen gäbe, mittels Fuhre auf 19 km langer Chaussee. Ebenso bekommen Neustadt und Pinne ihre Kolonialwaren über Zirke, gegebenenfalls auch über Wronke; Samter über Oberfitzko.

Für einen anderen Geschäftszweig, für den Eisenwarenhandel, hat die Schiffahrt wenigstens eine beschränkte Bedeutung. Sie kann hierüber nicht hinausgelangen, weil sie den Verkehr nur in bestimmter Richtung vermitteln kann. Über Stettin zu Schiff kommen namentlich Eisen- und Stahlwaren

[1] Nach Untersuchungen, welche als „Anhaltspunkte zur Ermittlung des steuerpflichtigen Einkommens" bei der Kgl. Direktion für die Verwaltung der direkten Steuern in Berlin in Gebrauch sind.

Digitized by Google

aus dem Saargebiet und aus Rheinland-Westfalen. Es stellt sich z. B. für Eisenkurzwaren die Wasserfracht (See- und Flußfracht einschließlich Eisenbahnvorfracht) von Hagen in Westfalen nach Posen auf 15—21 Mk. für die Tonne, die Eisenbahnfracht nach Specialtarif I auf 34,80 Mk.

Höchstwertige Güter, unter denen Manufaktur- und Modewaren aller Art durch ihre Menge hervortreten, benutzen den Wasserweg nicht. Höchstens geringe Baumwollstoffe aus Rheinland-Westfalen kommen hin und wieder auf dem Wasser vor. Es liegt dies einmal daran, daß diese Waren von oder über Stettin nicht bezogen werden, mit anderen Plätzen, namentlich mit Berlin, aber die Schiffahrtsverbindung zu schlecht ist. Ferner ist die Frachtersparnis im Verhältnis zu dem Nutzen, mit welchem diese Waren gehandelt werden, nur sehr gering. Denn teurere Fracht als die besseren Kolonialwaren haben sie bei der Eisenbahn auch nicht zu zahlen; und bei der Schiffahrt kommen hier die Versicherungsgebühren, da es sich um bedeutende Werte handelt, schon recht erheblich in Betracht. Vor allem aber will der Handel für diese Waren auf eine schnelle und prompte Anlieferung nicht verzichten, wie sie wenigstens auf der Warthe die Schiffahrt nicht gewähren kann.

Sehr zu gute gekommen ist der Schiffahrt seit einer Reihe von Jahren der vermehrte Bedarf der Landwirtschaft an Futtermitteln, soweit sie über Hamburg eingeführt werden. Hier mögen die Zahlen der Posener Statistik nicht unerheblich hinter denjenigen Mengen zurückstehen, welche das Gesamtgebiet empfängt. Auch der Empfang von Mais gleichfalls zu Fütterungszwecken ist erst seit neuerer Zeit bedeutend. Mehl kommt ebenfalls erst seit einem Jahrzehnt, wenn man hier der Reichsstatistik einigermaßen trauen kann, in größeren Mengen zu Berg. Ganz neu ist auf der Wasserstraße schließlich der Knochenschrot, den die junge Posener Leimfabrikation verarbeitet. Alle diese neu aufgetauchten Güter kommen von Hamburg. Der ganze Verkehr von dort her ist noch jung, und die Belebung des Verkehrs mit Hamburg allein erklärt das starke Wachstum des Bergverkehrs seit 1891[1]; namentlich aber von 1896 an. Stettin hat seinen Kolonialwarenverkehr, den Verkehr mit Eisenwaren und einigen Kleinigkeiten behalten. Sein Verkehr hat auch sicherlich noch etwas zugenommen. Aber neue Güter in großen Mengen hat nur Hamburg auf die Warthe geworfen. Sollte erst eine Dampferlinie mit regelmäßigem Verkehr von Hamburg unmittelbar nach Posen eingerichtet werden, was dann Aussicht hätte, wenn die Warthe dem Plane der Regierung

[1] 1891 wurde der Oder-Spreekanal eröffnet, der den Verkehr der Oderschiffahrt derart verschob, daß sie jetzt weit mehr nach Hamburg als nach Stettin hin strebt. Das wirkte mittelbar auch auf die Wartheschiffahrt ein.

Digitized by Google

gemäß auch bei Niedrigwasser für größere Kähne von 400 t zugänglich gemacht würde, so würde sich der Verkehr mit Hamburg noch weiter steigern, da alsdann auch Einzelgut bequem von dort bezogen werden könnte. Wie das seit der Erbauung des Oder-Spreekanals für die Oder zu beobachten war, so würde Hamburg auch auf der Warthe Stettin namentlich im Kolonialwarenhandel zurückdrängen.

Gerade was die Verfrachtung der billigsten und in den größten Massen auftretenden Güter anlangt, so hat die Schiffahrt keinerlei Fortschritte gemacht. Von den großen Mengen des Brenn- und Baumaterials, welche sonst die größten Frachten darstellen, — auf den preußisch-hessischen Eisenbahnen machte im Jahre 1900 die Kohlenbeförderung allein 44 % der gesamten Verkehrsleistungen aus — von diesen großen Mengen geht so gut wie nichts die Warthe zu Berg. Die englische Steinkohle, welche einst an erster Stelle unter den zu Berg gehenden Gütern stand, ist durch die schlesische Kohle verdrängt; ebenso ist der Stettiner Cement, welcher nach der Kohle eine größere Rolle spielte, durch den schlesischen Cement verdrängt. Beide kommen nicht auf der Wasserstraße oderabwärts-wartheaufwärts, sondern mit der Eisenbahn an. Auch sonst haben die Eisenbahnen die Massengüter so beweglich gemacht, daß sie nicht bloß mehr daher zu erlangen sind, von wo sie zu Wasser herangeführt werden können. Zumal die Schiffahrt zu Berg kann noch weniger als die Schiffahrt zu Thal den Wettbewerb mit den billigsten Eisenbahntarifen aufnehmen.

So ist denn das Ergebnis für den Bergverkehr dies: Die völlige Umgestaltung, welche der Schiffahrtsverkehr zu Berg durch die Verbesserung der Wasserstraße und die hierdurch ermöglichte Einführung der Dampfschiffahrt erfahren hat, hat es der Schiffahrt ermöglicht, namentlich im Verkehr mit Stettin, gerade höher- und mittelwertige Güter, besonders Kolonial- und Materialwaren, an sich zu ziehen, die sie vorher kaum verfrachtete. Dagegen befördert sie grobe Massengüter seit neuester Zeit von Stettin überhaupt nicht mehr, und von Hamburg, mit welchem seit der Eröffnung des Oder-Spreekanals der Verkehr sich entwickelte, gleichfalls wesentlich nur bessere Massengüter. Für die Entwicklung des Verkehrs in den einzelnen Güterarten war entsprechend der geringeren Leistungsfähigkeit der Bergschiffahrt noch mehr als in der Thalschiffahrt das Verhältnis zu den Eisenbahngütertarifen entscheidend. Daneben spielte ein Wechsel in den wirtschaftlichen Beziehungen kaum mit, da es sich im wesentlichen nur um einen Verkehr über See eingehender Güter handelt, der in seiner notwendig über die Seehäfen führenden Richtung für die Wartheschiffahrt in günstiger Weise festgelegt ist.

Digitized by Google

III.

Die verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung der Wartheschiffahrt.

a) Verkehrswirtschaftliche Bedeutung.

Nachdem dargestellt worden ist, wie die Schiffahrt sich auf der Warthe entwickelte, und welche Güter sie im Wettbewerb mit den Eisenbahnen zur Beförderung übernahm, ist die erste Frage, welche sich erhebt, die: Inwieweit ist die Wartheschiffahrt den Eisenbahnen als Verkehrsmittel überlegen? Es ist das die Frage nach der verkehrswirtschaftlichen Bedeutung der Wartheschiffahrt. Sie muß den Ausgangspunkt der Beurteilung bilden. Denn es ist klar, daß, wenn die Schiffahrt nicht in irgend einer Beziehung als Verkehrsmittel besseres als die Eisenbahnen leistet, wenn sie nicht ihre besondere verkehrswirtschaftliche Bedeutung hat, auch ihre allgemeine volkswirtschaftliche Bedeutung nicht weiter reichen kann als die der Eisenbahnen. Von einem guten Verkehrsmittel verlangt man viererlei: Regelmäßigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit und Billigkeit der Beförderung. In den ersten drei Beziehungen kann die Schiffahrt keine Vorzüge in Anspruch nehmen; und es fragt sich deshalb nur: Vermag die Wartheschiffahrt billiger zu sein als die Eisenbahnen?

Die Frachtsätze der Eisenbahn gehen sehr auseinander. Dies läßt die folgende Tabelle[1] (S. 311) erkennen. Jeder Frachtsatz setzt sich bekanntlich aus zwei Bestandteilen zusammen, aus dem Streckensatz, der so oft zu berechnen ist, als die Entfernung Kilometer mißt, und aus der nur einmal in Ansatz zu bringenden Abfertigungsgebühr. Beim Vergleich der Frachtsätze kommt es hauptsächlich auf die Höhe der Streckensätze an, da die Abfertigungsgebühr bei der Verteilung auf eine größere Entfernung nicht so sehr ins Gewicht fällt. Die Tabelle ermöglicht eine solche Vergleichung. Genauer ist es noch, die durchschnittlichen tonnenkilometrischen Einnahmen aus den einzelnen Tarifklassen in

[1] Nach dem Bericht über die Betriebsergebnisse der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen. Drucks. d. H. d. Abg. Sess. 1902 Nr. 6.

Digitized by Google

Verkehrsentwicklung und Verkehrseinnahmen
in den einzelnen Tarifklassen. 1900.

	Verkehrsleistungen		Einnahmen			Frachtsätze in Pfg. Streckensatz für den tkm + (Abfertigungsgebühr für 100 kg)
	Mk.	%	Mk.	%	Pfg. f. d. tkm	
Eil- und Schnellzugsgut	177 000 000	0,7	30 000 000	3,5	17,01	doppelter, bezw. vierfacher Satz des gewöhnlichen Frachtgutes
Allgemeine Stückgutklasse	847 000 000	3,4	96 000 000	11,0	11,29	11 bis 6 + (10 bis 20)
Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	268 000 000	1,1	24 000 000	2,8	8,99	8 + (10 bis 20)
Allgemeine Wagenladungsklasse A[1]	259 000 000	1,0	19 000 000	2,2	7,48	6,7 + (10 bis 20)
Allgemeine Wagenladungsklasse B	646 000 000	2,7	42 000 000	4,8	6,46	6 + (8 bis 12)
Zusammen Höchste Tarife	2197 000 000	8,9	211 000 000	24,3	—	—
Ausnahmetarife für Eil- und Schnellzugsgut, Stückgut und Wagenladungen zu 5—10 t	123 000 000	0,5	7 000 000	0,8	5,75	—
Spezialtarif A[2]	401 000 000	1,6	23 000 000	2,6	5,71	5 + (6 bis 12)
Spezialtarif I	1064 000 000	4,3	55 000 000	6,4	5,18	4,5 + (6 bis 12)
Spezialtarif II zu 10 t	763 000 000	3,1	31 000 000	3,6	4,06	3,5 + (6 bis 12)
Spezialtarif III zu 5 t	314 000 000	1,3	13 000 000	1,5	4,10	3,5 + (6 bis 12)
Zusammen Mittlere Tarife	2663 000 000	10,8	129 000 000	14,9	—	—
Spezialtarif III	4 048 000 000	16,5	122 000 000	14,1	3,00	bis 100 km 2,6 + (6 bis 9) darüber 2,2 + (12)
Ausnahmetarife für Wagenladungen von 10 t und darüber	15 681 000 000	63,8	404 000 000	46,7	2,58	—
Zusammen Niedrigste Tarife	19 729 000 000	80,3	526 000 000	60,8	—	—
Zusammen überhaupt	24 589 000 000	100	866 000 000	100	3,52	—

Digitized by Google

Vergleich zu setzen, da hierin die gesamten Frachtkosten zur Erscheinung kommen. Sieht man vom Eilgut ab, das wegen der Notwendigkeit schnellster Beförderung besonders hohe Frachtsätze zu zahlen hat und dem Wettbewerb der Schiffahrt nicht zugänglich ist, so findet man zwischen der allgemeinen Stückgutklasse und dem Spezialtarif III, d. h. zwischen dem höchsten und niedrigsten regelmäßigen Tarif ein Verhältnis von 4:1. Noch größer ist der Abstand von den Ausnahmetarifen, die wegen ihrer großen Anzahl in der Tabelle nicht im einzelnen aufgeführt werden konnten. Als niedrigster Ausnahmetarif kann der Tarif für Schiffsbaueisen mit einem Streckensatze von 1,2 Pfg. f. d. tkm gelten. Zwischen der allgemeinen Stückgutklasse und ihm besteht ein Verhältnis von 9:1. Je billiger die Tarife sind, desto größer sind im allgemeinen die Gütermassen, die unter sie fallen. Die Verkehrsleistungen der Eisenbahnen bauen sich, wie die Tabelle zeigt, gewissermaßen wie eine Pyramide auf. Zu unterst befindet sich die breite Schicht der billigsten Ausnahmetarife. Auch Spezialtarif III, den niedrigsten regelmäßigen Tarif, wird man noch dieser untersten Stufe zurechnen müssen. Im Jahre 1900 entfielen auf diese billigsten Tarife 80,3 %, d. h. mehr als $^4/_5$ des Gesamtverkehrs der preußisch-hessischen Eisenbahnen. Sehr viel schmäler ist die Mittelschicht, zu der man die übrigen Spezialtarife, nämlich von unten gezählt, Spezialtarif II, I und A^2, sowie die verhältnismäßig bedeutungslosen Ausnahmetarife für halbe Wagenladungen und Stückgut rechnen kann. Auf sie entfielen 10,8 % des Gesamtverkehrs. Die oberste Schicht, bestehend aus den beiden allgemeinen Wagenladungsklassen, den beiden Stückgutklassen und dem Eilgut, ist mit 8,9 % die schwächste.

Auf dem Frachtenmarkte der Schiffahrt herrscht freier Wettbewerb[1]. Die Frachtsätze schwanken zwar, suchen sich aber stets nach den Kosten auszugleichen. Auch wo eine Reederei eine Vorzugsstellung oder geradezu ein Monopol in gewissen Verfrachtungen besitzt, oder wo durch Kartellierung oder durch formlose Abreden der freie Wettbewerb eingeschränkt ist, gehen die Frachtsätze doch niemals so auseinander wie bei der Eisenbahn. In der Wartheschiffahrt läßt sich bei dem scharfen Wettbewerb der beiden Wartherederein nur noch im Stückgutverkehr eine mäßige Erhöhung der Frachtsätze für wertvollere Güter beobachten. Es läßt sich im allgemeinen auch nicht feststellen, daß die Beschaffenheit der Güter je nach den Anforderungen, die sie an die Güte des Kahnmaterials stellt, oder nach der

[1] Über den Frachtenmarkt der Schiffahrt und die Frachtsatzbildung vgl. V. Bdtg. d. W. S. 73—81.

Digitized by Google

Ausnutzung des Kahnraums, die sie ermöglicht (ob Leichtgut oder Schwergut), zu verschieden hohen Frachtsätzen führt. Es liegt dies daran, daß die Fahrzeuge allen auf der Warthe verfrachteten Gütern in gleicher Weise entsprechen und daß eine volle Ausnutzung der Schiffsräume wegen des Wasserstandes sowie so nur selten möglich ist. Die durchschnittlichen Frachtsätze der Schiffahrt liegen deshalb in der gleichen Verkehrsbeziehung für alle Güter ungefähr auf einer Linie und so erklärt es sich, daß die Eisenbahnfrachtsätze einerseits bedeutend höher, andererseits bedeutend niedriger sein können.

Die Mittellinie, um welche die Wasserfrachten fortdauernd schwanken, liegt in den verschiedenen Verkehrsbeziehungen verschieden hoch. Am billigsten pflegen verhältnismäßig die Frachten nach Hamburg zu sein. Eine Fahrt von Posen nach Hamburg gehört zu den größten Reisen, die auf deutschen Wasserstraßen vorkommen. Auf weite Entfernungen aber kann der Schiffer verhältnismäßig viel billiger fahren als in kurzen Strecken. Denn mehr Zeit als durch die Fahrt pflegt er durch das Warten auf Ladung und durch das Laden und Löschen der Güter zu verlieren, sodaß er, wenn er einmal unterwegs ist, gern ein Stück weiter fährt. Ferner findet er in Hamburg am ehesten Rückfracht. Nach Berlin und Stettin sind die Entfernungen ziemlich gleich groß. Die Frachten nach Berlin aber sind darum höher, weil in Berlin niemals, in Stettin doch wenigstens einigermaßen, wenn auch nicht immer unmittelbar nach Posen Rückfracht zu erhalten ist. Auf der Fahrt nach Berlin sind außerdem im Finowkanal Schiffahrtsgebühren zu zahlen, während die Fahrt nach Stettin nur durch abgabenfreie Ströme führt. Doch ist das nicht entscheidend, wie ja auch auf der Fahrt nach Hamburg an Abgaben noch mehr zu zahlen ist. In umgekehrter Richtung sind die Frachten von allen drei Plätzen, trotzdem die Fahrt stroman geht und der Schlepplohn die Kosten erhöht, wegen des größeren oder geringeren Mangels an Rückfracht kaum höher als die Thalfrachten.

Je nachdem die Linie, auf der sich die Wasserfrachten in einer Verkehrsbeziehung halten, im Verhältnis zu den Eisenbahntarifen höher oder niedriger liegt, je nachdem erweist sich die Schiffahrt als mehr oder weniger wettbewerbsfähig. Man macht sich das Verhältnis der Wasserfrachten untereinander am besten dadurch klar, daß man sie auf den Tonnenkilometer zurückführt, indem man den Frachtsatz für die Tonne durch die Anzahl der auf der Wasserstraße zurückgelegten Kilometer teilt. Um das richtige Verhältnis zu den Eisenbahnfrachten zu erhalten, muß man berücksichtigen, daß die Entfernungen auf der Wasserstraße stets länger sind als auf der Eisenbahn. Gerade die Wartheschiffahrt ist durch die übermäßige Länge

Digitized by Google

des Wasserweges nach Stettin und Berlin schwer benachteiligt. Zum Zweck des Vergleichs mit den Eisenbahnfrachten darf man der Schiffahrt nur soviel Kilometer zu gute rechnen als die Eisenbahnentfernung beträgt.

Durchschnittsfrachten
für Massengüter in ganzen Kahnladungen
zu Thal

Strecke	Fracht für die Tonne Mk.	Entfernung auf der Wasserstraße km	Tonnenkilometrischer Satz Pfg.	Entfernung auf der Eisenbahn km	Tonnenkilometrischer Satz Pfg.	Entfernung auf der Wasserstraße mehr
Posen—Hamburg	7,00	755	0,93	540	1,30	40 %
Posen—Berlin .	5,75	400	1,44	255	2,25	57 %
Posen—Stettin .	4,25	370	1,15	206	2,06	80 %
			zu Berg			
Hamburg—Posen	7,50	753	1,00	540	1,39	40 %
Berlin—Posen .	6,00	400	1,50	255	2,35	57 %
Stettin—Posen .	4,50	370	1,22	206	2,18	80 %

Stückgutfrachten

Strecke	Fracht für 100 kg	Tonnenkilometrischer Satz berechnet nach Entfernung auf der Wasserstraße	auf der Eisenbahn
Hamburg—Posen .	1,00—1,50 Mk.	1,32—2,12 Pfg.	1,85—2,77 Pfg.
Stettin—Posen . .	5,00—8,00 „	1,35—2,16 „	2,43—3,43 „

Die Grenze der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffahrt ist keine feste, da die Frachtsätze nach Angebot und Nachfrage und dem Wasserstande schwanken. Die Anlage II läßt erkennen, daß Schwankungen im Verhältnis von 1 : 2 nichts Seltenes sind[1]. 1894 schwankten die Frachten sogar im Verhältnis von $3^1/_2 : 9$. Die Auf- und Abwärtsbewegung der Frachtsätze steht unter

[1] Ein Druckfehler liegt anscheinend bei Pernaczynski S. 137 vor. Nicht um 10%, sondern vielleicht um 100% schwanken auch auf der Oder-Weichselstraße die Frachten. Eine Wasserstraße, auf der die Frachtsätze nicht um mehr als 10% schwanken, dürfte sicherlich nicht nachzuweisen sein.

Digitized by Google

dem Druck der Eisenbahntarife. Es ist klar, daß die Schiffahrt die Frachtsätze der Eisenbahn nicht überschreiten darf. Aber auch schon jede geringe Entfernung der Frachtsätze, auch wenn sie erheblich unter dieser Grenze bleibt, kann ihre Wettbewerbsfähigkeit mindern, indem ihr alsdann ein Teil derjenigen Güter verloren geht, deren Abgangs- oder Bestimmungsort abseits der Wasserstraße liegt. Die Wartheschiffahrt befand sich bisher insofern in einer günstigen Lage, als die hauptsächlichen Massengüter, welche sie zu Thal verfrachtet, Getreide und Zucker, von den Eisenbahnen teuer genug gefahren wurden, um der Bewegung der Frachtsätze einen ausreichenden Spielraum zu gewähren. Seit der Ermäßigung des Tarifs für Ausfuhrzucker ist der Druck auf die Wasserfrachten ein viel stärkerer geworden; und dieser Druck lastet selbstverständlich nicht bloß auf den Zuckerfrachten, sondern wirkt mittelbar auf den gesamten Frachtenmarkt überhaupt ein. Die regelmäßige Grenze der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffahrt liegt im Massengüterverkehr, abgesehen vom Verkehr mit Hamburg bei Spezialtarif III. Es seien, um dies zu verdeutlichen, die Eisenbahnfrachten nach Spezialtarif III und dem Rohstofftarif auf den tonnenkilometrischen Ausdruck gebracht.

Strecke	Eisenbahnfracht für die Tonne nach		Tonnenkilometrischer Satz	
	Spezialtarif III	Rohstofftarif	Spezialtarif III	Rohstofftarif
Posen—Hamburg	13,10 Mk.	11,10 Mk.	2,43 Pfg.	2,05 Pfg.
Posen—Berlin .	6,80 „	6,30 „	2,67 „	2,47 „
Posen—Stettin .	5,70 „	5,20 „	2,77 „	2,51 „

Für die Verkehrsbeziehungen Posen—Stettin und Posen—Berlin, sowie umgekehrt bedeutet die Wasserfracht gegenüber Spezialtarif III nur einen ganz geringen Vorteil, der zumal durch Nebenkosten wie Schiffsmaklerprovision, Ufergeld, Versicherung sich noch weiter vermindert[1] und sobald die Wasserfracht sich nur etwas über die Durchschnittshöhe erhebt, ganz verschwindet. Jedenfalls ist der Vorteil, den die Schiffahrt bieten kann, in der Regel nicht mehr groß genug, um einen Anreiz auf die Versender auszuüben. Sehr viel günstiger sind die Wettbewerbsbedingungen auf der Strecke Posen—Hamburg und umgekehrt. Bei gutem Wasserstande ist die

[1] Wegen des Ufergeldes in Posen vergleiche Anlage VI, wegen der Versicherungsgebühren B. Bdg. d. W. 61—68.

Digitized by Google

Schiffahrt nicht bloß bei Spezialtarif III, sondern auch noch gegenüber dem Rohstofftarif wettbewerbsfähig, wie ja auch die vereinzelten in der Tabelle des Güterempfangs der Stadt Posen S. 296/297 nachgewiesenen Sendungen von Düngemitteln, welche auf der Eisenbahn nach dem Rohstofftarif befördert sein würden, darthun. Ein größerer Verkehr von Gütern, die nach niedrigsten Tarifen befördert würden, besteht indes zwischen den beiden Plätzen nicht, sodaß die Grenze des Wettbewerbs der Schiffahrt eine theoretische bleibt. Die Schiffahrt kann aber den Wettbewerb dann nicht mehr aufnehmen, wenn es sich um Umschlagsgüter handelt, die nach niedrigsten Tarifen befördert werden. Die große Einfuhr von Düngemitteln z. B., welche über Hamburg nach der gesamten Provinz Posen stattfindet — es waren 1898/1900 durchschnittlich 24 000 t —, vollzieht sich ausschließlich auf der Eisenbahn.

Da die Wartheschiffahrt demnach mit den niedrigsten Tarifen der Eisenbahn nur in sehr beschränktem Maße den Wettbewerb aufnehmen kann, so ist es erklärlich, daß ihr von der überaus großen Menge der Güter, welche nach diesen Tarifen befördert werden, ein erheblich kleinerer Prozentsatz zufällt als der Eisenbahn. Während bei den Eisenbahnen im Jahre 1900 der Anteil der nach den niedrigsten Tarifen geleisteten Tonnenkilometer 80 % ausmachte, betrug der Anteil der für solche Güter auf der Warthe geleisteten Tonnenkilometer im Jahre 1900 nur etwa 23 % und im Jahre 1901 auch nur 53 %[1]. In die allerniedrigsten Tarife aber reichte die Schiffahrt überhaupt nicht herab. Am wettbewerbsfähigsten ist die Schiffahrt bei den Gütern der mittleren Tarifklassen. Den 11 % der Eisenbahnen standen auf der Warthe 1900 etwa 71 % und 1901 etwa 40 % gegenüber. In den höchsten Tarifklassen ist wiederum der Anteil der Eisenbahn größer. Er betrug bei den Eisenbahnen 9 %, auf der Warthe etwa 6 und 7 %. Die folgende Tabelle, welche auf Grund der im Teil II dieser Arbeit dargestellten eingehenden Untersuchung des Verkehrs der einzelnen Güter auf der Warthe und ihrer Tarifierung durch die Eisenbahn berechnet ist, giebt die genaueren Zahlen (s. S. 317).

Es ist also auch für die Warthe durchaus nicht richtig, was die landläufige Meinung immer noch annimmt, daß die Schiffahrt in der Hauptsache und wesentlich mehr als die Eisenbahn die billigen Massengüter befördert. Das Gegenteil ist hier und anderwärts wahr. Die Schiffahrt

[1] Das starke Anschwellen des Anteils der niedrigtarifierten Güter von 1900 zu 1901 beruht darauf, daß Rohzucker seit der Tarifermäßigung nicht mehr den mittel-, sondern den niedrigtarifierten Gütern zuzuzählen ist.

Digitized by Google

Verkehrsentwicklung auf der Posener Warthe nach der Zugehörigkeit der Schiffsgüter zu den Eisenbahntarifklassen.

I. 1900.

Eisenbahn-tarifgruppe	Thalverkehr		Bergverkehr		Gesamtverkehr	
	Tonnen-kilometer	Hauptsächliche Güter	Tonnen-kilometer	Hauptsächliche Güter	Tonnen-kilometer	%
Höchste Tarife . .	70 000	Stückgüter	1 164 000	Stückgüter, Kolonialwaren, amerikanischer Speck,	1 234 000	6
Mittlere Tarife . .	10 728 000	Getreide, Rohzucker	3 911 000	Mais, Mehl, Petroleum, Reis, Eisenwaren, Heringe	14 639 000	71
Niedrigste Tarife .	3 202 000	Holz, Steine, Kartoffeln,	1 418 000	Steine, Ölkuchen, Knochenschrot	4 620 000	23
Zusammen . . .	1 4000 000		6 493 000		20 493 000	100

II. 1901.

Höchste Tarife . .	90 000	Stückgüter	1 290 000	Stückgüter, Kolonialwaren, amerikanischer Speck	1 380 000	7
Mittlere Tarife . .	2 910 000	Getreide	5 146 000	Weizen, Mehl, Mais Petroleum, Eisenwaren, Reis	8 056 000	40
Niedrigste Tarife .	8 458 000	Holz, Rohzucker, Steine, Kartoffeln	2 045 000	Steine, Ölkuchen, Knochenschrot	10 503 000	53
Zusammen . . .	11 458 000		8 481 000		19 939 000	100

Digitized by Google

übt überall die größte Anziehungskraft auf die mitteltarifierten oder, was ungefähr dasselbe ist, auf die mittelwertigen Güter aus. Auf der Warthe war im Jahre 1900 der Anteil der mitteltarifierten Güter nicht bloß verhältnismäßig, sondern sogar unbedingt größer. Je weniger leistungsfähig eine Wasserstraße ist, desto stärker treten die mittelwertigen Güter hervor. Die besten Wasserstraßen mit den niedrigsten Schiffsfrachten ziehen auch die großen Massen der niedrigtarifierten Güter auf größere Entfernungen an sich, aber wohl nirgends — wie dies für die beiden großen Wasserplätze Hamburg und Bremen bereits nachgewiesen ist — in so starkem Maße wie die mitteltarifierten Güter. Auf den besten Wasserstraßen sind auch die hochwertigen Güter, je schneller und zuverlässiger der Schiffahrtsverkehr ist, desto häufiger zu finden. Die Schiffahrt auf unseren Hauptwasserstraßen besitzt der Eisenbahn gegenüber eine natürliche Überlegenheit und dieser in erster Linie verdankt sie ihren Verkehr. Auch auf den Mittellandkanal würde die Schiffahrt mit einem durchschnittlichen Frachtsatz von 1,4 Pfg. f. d. tkm (nach Eisenbahnentfernung) und mit noch billigeren Frachtsätzen für die nur mäßig zu bezollenden groben Massengüter alle Tarife der Eisenbahn unterbieten; vollends auf weite Entfernungen würden Frachtsätze möglich werden, die für die Eisenbahnen unerhörte wären[1]. Der Aufbau unseres Eisenbahngütertarifs begünstigt zwar auch auf den Hauptwasserstraßen die Verkehrsentwicklung, aber andererseits arbeitet ihr die Politik der Ausnahmetarife, besonders am Rhein und an der Oder, entgegen, an der Elbe nur in ganz geringem Maße und an der Weser am wenigsten[2]. Hierdurch werden künstliche Verschiebungen der in der technischen Eigenart jedes der beiden Verkehrsmittel gegebenen Wettbewerbsbedingungen herbeigeführt, die im großen und ganzen weit mehr zum Nachteil der Eisenbahnen als der Schiffahrt ausschlagen dürften. Je mehr die natürliche Überlegenheit der Schiffahrt schwindet, desto mehr beschränkt sie sich auf die Beförderung solcher Güter, hinsichtlich deren ihr das Eisenbahntarifsystem eine künstliche Überlegenheit verschafft. Die Wartheschiffahrt steht auf der Grenze, doch so, daß sie weit weniger der eigenen Kraft als vielmehr dem Tarifsystem der Eisenbahn ihr Dasein schuldet.

[1] V. Bdtg. d. W. 104, 105.

[2] Wegen des Rheins vgl. E. Heubach, Skizzen über die Verkehrsentwicklung am Oberrhein, in dem vom Prof. W. Lotz herausgegebenen Bd. 89 der Schriften des Vereins und andererseits Dr. Arnecke, Der Niederrhein als Ein- und Ausfuhrstraße Rheinland-Westfalens in Teil I des Jahresberichts der Handelskammer zu Ruhrort 1899/1900, wegen der Oder vgl. V. Bdtg. d. W. S. 112, 113. Wegen der Elbe und Weser sind vom Verfasser mit Hilfe einiger Schiffahrtsinteressenten Untersuchungen angestellt worden, die zu dem obigen Ergebnis geführt haben.

Digitized by Google

Es ist selbstverständlich, daß eine Privatbahn dem Wettbewerb der Schiffahrt zu begegnen suchen würde. Man erinnere sich nur des Vorgehens der Märkisch-Posener Bahn, welche vor dreißig Jahren durch billige Getreide-, Spiritus- und Kartoffeltarife die Wartheschiffahrt nahezu zu Grunde richtete. Über die damals gültigen Tarife sind wir noch heute kaum hinausgelangt. Die Staatsbahn hat im Gebiete der Wartheschiffahrt niemals irgendwelche Tarifmaßregeln ergriffen, um sich des steigenden Wettbewerbs der Schiffahrt zu erwehren. Zum Teil gelten gerade da, wo die Eisenbahn mit der Schiffahrt im Wettbewerb steht, die höheren, und nach anderen Richtungen die niedrigeren Tarife. So ist die Fracht für Ausfuhrgetreide nach Stettin teurer als nach Danzig. Auf 206 km Entfernung beträgt sie von Posen nach Stettin 7,20 Mk., auf gleiche Entfernung nach Danzig von posenschen Stationen 6,35 Mk. Nach Berlin ist die Getreidefracht teurer als auf gleiche Entfernung nach Böhmen. Posen-Berlin macht 10,20 Mk., nach Böhmen auf gleiche Entfernung (255 km) 7,95 Mk.[1]. Getreide ist die wichtigste Thalfracht der Schiffahrt, zu Berg sind es von Stettin die Stückgüter. Von Stettin gelten auf der Eisenbahn die regelrechten hohen Tarife, nach Stettin nach dem allgemeinen Seehafenausfuhrtarif für Stückgüter die ermäßigten Sätze der Klasse A[1]. Eine Tonne Stückgut kostet von Stettin nach Posen 23 Mk. bezw. 18,50 Mk., von Posen nach Stettin 15,80 Mk. Diese wichtigsten Beispiele dürften davon überzeugen, daß die Eisenbahnverwaltung, ohne sich um den Wettbewerb der Schiffahrt zu kümmern, ihre Tarife allein aus allgemeineren Gründen erstellte und unbekümmert blieb, ob ihr durch die Schiffahrt Nachteile erwüchsen oder nicht. Die allgemein fortschreitende Verbilligung der Eisenbahntarife erschwerte natürlich auch der Schiffahrt den Wettbewerb[2],

[1] Bei Pernaczynski S. 116 liegt ein Mißverständnis vor. Tarife, die zu Streckensätzen von 0,2 Pfg. f. d. tkm hinabstiegen, sind ein Unding.

[2] Wenn die Schiffahrt zum Teil gegen jede Tarifermäßigung Einspruch erhebt, so vergißt sie, daß die Verbilligung des Verkehrs doch gerade das ist, was erstrebt wird, und daß sie eine Daseinsberechtigung nur insoweit hat, als sie die Eisenbahn zu unterbieten vermag. Ein Verkehrsmittel, das der Allgemeinheit nicht das gleiche leistet wie ein anderes, ist wert, durch dieses verdrängt zu werden. Die Allgemeinheit hat kein Interesse daran, es zu ihrem Schaden und gar noch unter Aufwand besonderer finanzieller Mittel künstlich zu erhalten. Wenn die Schiffahrt sich über Tarifermäßigungen beschweren will, so kann sie dies nur unter dem Nachweise, daß die Eisenbahn mit ihren Tarifen unter die Selbstkosten heruntergeht, und somit Verluste erleidet, wo die Schiffahrt noch mit Vorteil würde arbeiten können — aber auch hier können höhere Rücksichten der Wirtschaftspolitik diese Tarife rechtfertigen — oder aber, wo die Eisenbahn durch Hochhalten der Umschlagsfrachten

Digitized by Google

aber eher dürften im Warthegebiet, was sich selbstverständlich genau nicht abwägen läßt, die Eisenbahnfrachten da mehr herabgegangen sein, wo die Eisenbahn nicht im Wettbewerb mit der Schiffahrt stand, als wo dies der Fall war. Sollte die Wartheschiffahrt der Eisenbahn als eine zu vernachlässigende Größe erschienen sein?

Um den bisher der Schiffahrt zufallenden Verkehr an sich zu ziehen, müßte die Eisenbahn folgende Tarife erstellen: Im Wettbewerb mit der Bergschiffahrt müßten von Stettin nach Posen und den Wartheplätzen Güter der Allgemeinen Wagenladungsklassen nach Specialtarif II und der Specialtarife I und II nach Specialtarif III befördert werden. Für Stückgut würde der Specialtarif für bestimmte Stückgüter zu erweitern sein und für Sammelladungsgut müßte Specialtarif II zur Anwendung kommen. Kleinere Sendungen würden in der Regel wohl gerne zu den ermäßigten Stückgutsätzen, gegebenenfalls in Sammelladungen nicht teurer als bisher zu Schiff versandt werden. Es würde sich von Stettin nach Posen ein Sammelladungsverkehr der Spediteure organisieren, der bisher gefehlt hat, weil fast der gesamte Stückgutverkehr der Schiffahrt zufiel. Im Verkehr von Hamburg kommen hauptsächlich Massengüter, wertvollere wie Mehl und Mais, und geringwertigere wie Ölkuchen und Knochenschrot, in Betracht. Der Rohstofftarif würde diese Güter zum größten Teil auf die Eisenbahn ziehen. Über den geringen Verkehr von Magdeburg und Berlin her braucht nicht besonders gesprochen zu werden. Zu Thal würde die Eisenbahn das Getreide durch Specialtarif III sowohl in der Richtung nach Stettin wie nach Berlin gewinnen, bis auf kleine Reste, die bei

---

den Zugang zum Wasser erschwert. Andernfalls beweisen ihre Klagen nur ihre mindere Leistungsfähigkeit und werden zu Anklagen gegen ihre Daseinsberechtigung. Und in der That würde es besser sein, manche leistungsunfähigen Wasserstraßen aufzugeben. Indem aber diese Klagen seit einiger Zeit unter dem Einfluß der schiffahrtsfreundlichen Bestrebungen der Regierung, wie z. B. bei Gelegenheit der Tarifermäßigung für Ausfuhrzucker von allen Wasserstraßen gleichmäßig erschallen, wo sich die Schiffahrt geschädigt fühlt, vermögen sie bei Fernerstehenden den falschen Anschein zu erwecken, als zeige sich die Eisenbahn der Schiffahrt mehr und mehr überlegen und dränge sie immer weiter zurück, während doch auf allen Hauptwasserstraßen genau das Gegenteil der Fall ist. Die Schiffahrt nimmt jeden Verkehrszuwachs, der ihr nicht immer bloß durch das allgemeine Wachstum des Verkehrs, sondern vielfach auch auf Kosten der Eisenbahnen zufällt, stillschweigend entgegen, sie muß es sich gefallen lassen, wenn sie an anderer Stelle auch wieder einmal zurückgedrängt wird. Schlimm ist allerdings die Schiffahrt auf den kleinen Wasserstraßen daran, die nicht auf eigene Kraft bauen kann und deshalb von den Tarifmaßnahmen auf das äußerste abhängt. Man kann sie bedauern, aber ihr nicht für die Dauer helfen, wenn man den Fortschritt nicht stillstellen will.

Digitized by Google

besonderer Bequemlichkeit der Verladung und sehr gutem Wasserstande der Schiffahrt bleiben könnten. Zucker nach Stettin ist bereits durch Specialtarif III gewonnen, nach Hamburg würde der Rohstofftarif nötig sein. Für Nutzholz würde der Rohstofftarif gleichfalls genügen; Brennholz könnte nur durch einen noch niedrigeren Tarif auf den Schienenweg gezogen werden. — Specialtarif III ist ein Tarif, der etwas größere Einnahmen gewährt, als im Durchschnitt die Eisenbahntarife für ganze Wagenladungen. Im Jahre 1900 brachte er 3,00 Pfennig für den Tonnenkilometer ein, die Allgemeine Wagenladungsklasse B, die Specialtarife I—III und sämtliche Ausnahmetarife für Wagenladungen von 10 t und darüber dagegen nur 2,95 Pfennig im Gesamtdurchschnitt; ein Frachtzuwachs zu Specialtarif III kann also den Eisenbahneinnahmen niemals schädlich sein. Aber auch der Rohstofftarif zwischen Hamburg und Posen für einzelne Güter wäre unbedenklich. Der Rohstofftarif ist ein Ausnahmetarif, der von der Eisenbahn für zahlreiche Güter allgemein von und nach beliebigen Stationen gewährt wird. Er würde hier um so eher erstellt werden können, als es einen Verkehr zu gewinnen gälte, der über eine weite durchgehende Strecke laufen würde. Denn auf lange Strecken zwischen Verkehrshauptplätzen, zwischen denen die Eisenbahn große durchgehende Güterzüge verkehren läßt, kann sie selbstverständlich billiger fahren, als wenn die Güter sich nach allen Richtungen hin nach kleinen und kleinsten Stationen zerstreuen. Die Eisenbahn würde also durch Tarifmaßregeln, die vom finanziellen Standpunkte aus angesehen, durchaus möglich wären, den größten Teil des Wartheverkehrs an sich ziehen können. Sie würde durch den Zuwachs an Verkehr jedenfalls noch einen Vorteil haben, der allerdings dadurch geschmälert, vielleicht ganz aufgehoben werden würde, daß ein Teil des Verkehrs, der bisher trotz der billigeren Wasserfrachten die Eisenbahn vorzog, an den Frachtermäßigungen teilnehmen würde. Die Eisenbahn ist jedenfalls, wie in allen anderen Beziehungen, so auch in der Möglichkeit der Gewährung billigen Verkehrs, das überlegene Verkehrsmittel.

Indessen hat die Eisenbahn in ihrer Tarifpolitik nicht freie Hand. Aller Orten würden sich Stimmen erheben, um gleiche Tarifvorteile zu erlangen. An manche der Tarifermäßigungen ist aus allgemeinen wirtschaftspolitischen Gründen nicht zu denken. Andere sind aus sonstigen Gründen nicht ausführbar. Die Eisenbahn würde sich leichter in ihre Lage finden können, wenn nicht ihre Einnahmen durch den starken Wettbewerb der Schiffahrt besonders um die mittel- aber auch um die hochtarifierten Güter, die ihr sonst die größten Gewinne bringen, unverhältnismäßig geschädigt würden. Im Jahre 1900 betrugen die Einnahmen in den höheren und mittleren Tarifklassen an

Digitized by Google

40 %, während die Verkehrsleistungen nur an 20 % ausmachten. Indem jene bedeutenden Einnahmen die Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals vorweg gewähren, wird es möglich, andere größere Gütermengen dem Verkehr zu Frachtsätzen zu erschließen, die nicht viel mehr als die bloßen Betriebskosten und in einzelnen Fällen vielleicht noch nicht einmal diese ganz decken. Man muß sich klar darüber sein, daß die allgemeinen wirtschaftlichen Vorteile, welche eine wenig leistungsfähige Schiffahrt, wie die Wartheschiffahrt, gewährt, weniger der Gegenwert der vom Staate zu Gunsten der Schiffahrt gemachten Aufwendungen ist, als auf eine Befreiung des Gebiets der Wasserstraße von der Steuer der höheren und mittleren Eisenbahntarife zurückzuführen ist, während es an den niedrigen Tarifen nach wie vor Anteil hat. Daß die Eisenbahn durch eine allgemeine Belebung des Verkehrs, wie sie sonst jede leistungsfähige Wasserstraße herbeiführt, entschädigt würde, davon kann bei der Warthe keine Rede sein.

Man kann sich von den der Eisenbahn durch die Schiffahrt entzogenen Einnahmen einen Begriff machen, wenn man wenigstens für den Bergverkehr, wo es nach Lage der Statistik mit ziemlicher Zuverlässigkeit möglich ist, die Fracht berechnet, welche die von Stettin nach Hamburg gelangenden Güter der Eisenbahn bringen würden. Es seien nur die von der Schiffahrt gefahrenen Stückgüter und die Güter der Allgemeinen Wagenladungsklassen und des Specialtarifs I berücksichtigt, an welchen die Eisenbahn am meisten verliert. Es entgingen der Eisenbahn 1900/01 an Einnahmen durch den Schiffahrtsverkehr nach Posen

Bei Gütern von	Stettin	Hamburg
1. Der Stückgutklassen	85 000 Mk.	45 000 Mk.
2. Der allgemeinen Wagenladungsklassen .	13 000 „	1 000 „
3. Des Specialtarifs I	74 000 „	350 000 „
	172 000 Mk.	396 000 Mk.

Sieht man von diesen zusammen 568 000 Mk. 200 000—300 000 Mk. als reinen Verlust der Eisenbahn an, so wird man nicht allzu fehl gehen, wenn man die Schmälerung der Eisenbahnüberschüsse durch die Wartheschiffahrt im gesamten Thal- und Bergverkehr auf 400 000—1 000 000 Mk. jährlich veranschlagt. Wenn auch die Schätzung vage ist, so giebt sie doch eine Vorstellung, die besser als keine ist, und beweist jedenfalls das unbedingt, daß die Schädigung der Eisenbahneinnahmen der gewichtigere Schuldposten in der Rechnung der Wartheschiffahrt ist.

Die Aufwendungen für die Herstellung und Unterhaltung der Schiffahrtsstraße treten im Vergleich hierzu zurück. Es würde ungerechtfertigt sein, die gesamten Kosten der Bauarbeiten an der Wasserstraße aus-

Digitized by Google

schließlich der Schiffahrt zur Last zu legen. Denn auch ohne Rücksicht auf den Schiffahrtsbetrieb würde der Strom sich nicht selbst überlassen werden können. Wie hoch aber die Ausgaben sich belaufen würden, wenn nur im Landeskulturinteresse zu regulieren wäre, das ist auch für den Sachverständigen schwer zu sagen. Eine solche Schätzung müßte sich in gänzlich veränderte Verhältnisse hinein denken. Es ist vor allem ganz unsicher, wie weit mit der Pflege des Stromes überhaupt im Landeskulturinteresse gegangen werden müßte. Sicher ist nur, daß ein erheblicher Teil der Wasserbauten würde wegfallen können, vor allem alle diejenigen, welche nur den Ausbau des Niedrigwasserprofils zum Zwecke haben, an dem nur die Schiffahrt ein Interesse hat. Auf eine Verbesserung des Niedrigwasserprofils zielen gerade auch die neuesten Absichten der Regierung. Daß die geplanten Arbeiten auch sonst dem Landeskulturinteresse dienen würden, wird nicht behauptet. Die weitere Fortführung der Regulierung würde also ganz auf das Konto der Schiffahrt fallen und würde nur durch deren Leistungen gerechtfertigt werden können.

Nimmt man bezüglich der bisher auf die Warthe schon verwendeten Beträge in Ermangelung eines anderen Teilungsmaßstabes an, daß 50 % aller Kosten der Schiffahrt und 50 % anderen Interessen zur Last zu schreiben seien, so belaufen sich heute die Ausgaben des Staates zu Gunsten der Schiffahrt auf 118 070 Mk., d. h. die Hälfte des vorn (S. 257) berechneten Gesamtbetrages von 336 140 Mk. Verrechnet man diese Summe auf die Verkehrsleistungen der Schiffahrt, so entfallen bei 20 000 000 tkm Verkehrsleistungen auf der Posener Warthe 0,84 Pfennig auf den Tonnenkilometer[1]. Das wäre also der Zuschuß, welchen der Staat für jeden auf der Posener Warthe geleisteten Tonnenkilometer gewährt. Die Schiffahrt würde ganz und gar nicht im stande sein, durch Gebühren, welche sie für das Befahren der Wasserstraße zu zahlen hätte, die Ausgaben des Staates zu entgelten. Denn wie könnte sie 0,84 Pf. für den Tonnenkilometer zahlen, wo sie selbst nur Frachteinnahmen von etwa 1—2 Pf. hat? Indes ist zu beachten, daß die Warthe anderen Wasserstraßen Verkehr zuführt.

[1] In einer der ehemaligen Kanalkommission des Abgeordnetenhauses vorgelegten Übersicht, welche V. Bdtg. d. W. S. 98 im Auszug mitgeteilt ist, sind für 1898 die gesamten Verkehrsleistungen auf der Warthe auf 88 000 000 tkm und die Kosten der Schiffahrtsstraße auf 0,7 Pf. f. d. tkm berechnet. Daselbst ist unter der Warthe der gesamte preußische Warthelauf, nicht bloß die Posener Warthe verstanden. Auch sind bei den Verkehrsleistungen nicht bloß diejenigen der Schiffahrt, sondern auch der Flößerei berücksichtigt. Weshalb letzteres hier nicht geschehen, ist S. 267 gesagt.

Digitized by Google

Aus der Darstellung der Verkehrsgestaltung im zweiten Teil der Untersuchung gewinnt man die nötigen Unterlagen, um zu berechnen, daß außer den 20 000 000 tkm, welche auf die Posener Warthe entfallen, etwa 40 000 tkm des Verkehrs auf der Oder, der märkischen Wasserstraße und der Elbe der Wartheschiffahrt zu danken sind; d. h. der Verkehr, welcher der Warthe entstammt oder in die Warthe mündet, bemißt sich auf etwa 60 000 000 tkm. Berücksichtigt man diese gesamte, auf der Warthe und auf anderen Wasserstraßen von der Wartheschiffahrt geleistete Tonnenkilometerzahl bei der Verrechnung der Ausgaben des Staates, so betragen diese nur 0,28 Pf. für den Tonnenkilometer. Das ist immer noch sehr erheblich, nämlich $^1/_6$—$^1/_4$ der Frachteinnahme der Schiffahrt. Wollte man versuchen, in dieser Höhe Gebühren zu erheben, so ist klar, daß die Schiffahrt auf das allerschwerste betroffen würde. Je mehr durch Belastung mit Gebühren der Schiffahrt Güter entzogen werden würden, desto höhere Abgaben müßten dem übrig bleibenden Verkehr aufgebürdet werden, um den durch die Verkehrsverminderung erlittenen Ausfall einzuholen, d. h. es würde eine Schraube ohne Ende sich ergeben, durch die der Verkehr immer mehr zurückgeschraubt werden würde. Am wenigsten würden Abgaben bei den Gütern der unteren Tarifklassen möglich sein, bei welchen der Wettbewerb der Eisenbahn am schärfsten ist. Durch jede Abgabenerhebung liefe man Gefahr, die Schiffahrt auf der Warthe noch mehr der Bestimmung zu entfremden, die billigen Massengüter zu billigen Frachtsätzen zu befördern. Sie würde noch mehr als bisher lediglich dazu dienen, die oberen Tarifklassen der Eisenbahn zu durchbrechen. Die Warthe bestätigt die Erfahrung: je geringwertiger eine Wasserstraße ist, desto weniger ist sie im stande, auch nur bescheidene Kosten der Herstellung und Unterhaltung aufzubringen.

b) Volkswirtschaftliche Bedeutung.

Die allgemeine volkswirtschaftliche Bedeutung der Wartheschiffahrt ist entsprechend ihrer geringen Leistungsfähigkeit als Verkehrsmittel und nach den wirtschaftlichen Zuständen des Warthegebiets nicht sehr hoch anzuschlagen. Während die Warthe einst die Hauptverkehrsader ihres Gebietes war, tritt sie heute hinter den Eisenbahnen ganz zurück. Es betrug in Tonnen (siehe S. 325).

Hiernach belief sich der Schiffahrtsverkehr noch nicht auf $^1/_{30}$ des Eisenbahnverkehrs. Rechnet man dem Schiffahrtsverkehr den Versand an Floßholz mit 23 950 t zu, so betrug der gesamte Wasserverkehr noch nicht $^1/_{26}$

Digitized by Google

des Eisenbahnverkehrs. Doch umfaßt der Verkehrsbezirk der Provinz Posen mehr als bloß das Warthegebiet. Den größten Anteil am Schiffahrtsverkehr hat die Stadt Posen. Aber er zählte in Empfang und Versand zusammen auch nur 82 218 t gegenüber 866 516 t Eisenbahnverkehr, d. h. noch nicht $^1/_{10}$ von diesem.

1900

Eisenbahnverkehr der Provinz Posen		Schiffahrtsverkehr bei Schwerin (Durchgang)	
Empfang	Versand	Empfang (zu Berg)	Versand (zu Thal)
2 846 185	1 145 992	35 775	90 815
zusammen 3 992 177[1]		zusammen 126 590	

Man sieht sonst den Hauptwert der Wasserstraßen darin, daß sie durch Verbilligung des Verkehrs die gewerbliche Produktion fördern. Namentlich denjenigen Industrien bringen sie die größten Vorteile, welche große Mengen von Rohstoffen verarbeiten oder viel Brennmaterial verbrauchen und bei denen deshalb die Kosten für die Heranschaffung dieser Güter einen sehr erheblichen Teil der gesamten Produktionskosten ausmachen. Indes die Wartheschiffahrt verfrachtet ja alle diese Güter teurer als die Eisenbahn. Nur von Hamburg führt sie Knochenschrot für die noch junge Leimfabrikation etwas, aber nur wenig billiger heran. Wirklich große Mengen von Rohstoffen verarbeiten nur die Düngemittelfabriken und diese empfangen sie nur mit der Eisenbahn. Die für Posener Verhältnisse nicht ganz unbedeutende, schon sehr alte Maschinenindustrie, die besonders landwirtschaftliche Maschinen herstellt, bezieht ihr Roh- und Brucheisen gleichfalls mit der Eisenbahn. Die Zuführung der Kohle nach dem Wartheгebiet erfolgt bis auf ganz geringe Mengen anscheinend englischer Kohle auch nur auf der Bahn. Die Stadt Posen allein erhielt im Jahre 1900 223 580 t Steinkohle, d. h. sechsmal mehr, als an Gütern aller Art zu Wasser für sie anlangten. Von den landwirtschaftlichen Nebengewerben hat die Spiritusbrennerei auf die Wasserstraße neuerdings ganz verzichtet. Die Zuckerindustrie ist ohne sie emporgeblüht und hat sich ihr erst später zugewandt. Die Frachtvorteile, die sie genoß, waren recht erheblich, heute sind sie nach Ermäßigung des Eisenbahntarifs nur noch verhältnismäßig gering. Von Schroda, der zur Warthe am günstigsten gelegenen Fabrik, beträgt die Ersparnis etwa nur noch 3 Mk. auf die Tonne Rohzucker im Werte von 200—250 Mk. Für

[1] Ohne den innerhalb der Provinz sich bewegenden Lokalverkehr von 1896 809 t. Die Schiffahrt tritt für den Lokalverkehr völlig zurück.

Digitized by Google

alle anderen Fabriken ist der Unterschied geringer, und ohne die Warthe würde die Oderschiffahrt eintreten, die schon heute den größten Teil des Posener Zuckers verladet. Auf mehr als einige Zehntausend Mark dürfte das Interesse der Zuckerindustrie heute kaum noch zu bewerten sein. Aber immerhin bedeutet das doch auch schon eine Kleinigkeit. In der Müllerei haben nur die Posener Großmühlen einen Nutzen. Die Kleinmüllerei wird durch die Schiffahrt geschädigt, indem die Großmühlen einen Vorsprung erhalten und vor allem durch die Zufuhr von Mehl aus den Seehäfen Hamburg, Stettin und Kiel und von anderen Wasserplätzen. Eine nennenswerte Förderung der gewerblichen Produktion des Stromgebiets kann der Wartheschiffahrt also nicht nachgerühmt werden.

Etwas größer ist das Interesse der Land- und Forstwirtschaft. Die Provinz Posen und gerade das Warthegebiet gehören zu denjenigen Landesteilen, welche die größten Getreideüberschüsse abwerfen. Die Bedeutung der Wasserstraße wird jedoch dadurch eingeschränkt, daß der Getreideversand nicht mehr wie ehemals hauptsächlich nach Stettin und der Mark mit Berlin erfolgt. Der größte Teil des Getreides wendet sich regelmäßig nach Schlesien und dem Königreich Sachsen. Aber immerhin stehen Berlin und die Mark als Verbraucher doch an zweiter Stelle, und die Ausfuhr über Stettin war in den letzten Jahren mehrfach bedeutend. Nach Stettin geht das Getreide nur zu Schiff und nach der Mark und Berlin ganz vorwiegend. Sieht man Stettin, Berlin und die Mark als das eigentliche Versandgebiet der Schiffahrt an, so war der Versand zu Schiff dorthin in den letzten Jahren durchschnittlich doppelt so stark wie auf der Eisenbahn. Unter Umständen geht Posener Getreide im Kahn selbst bis Dresden elbaufwärts oder bis Hamburg elbabwärts; aber nur sehr selten. In Hamburg begegnet ihm der Wettbewerb des ausländischen Getreides am heftigsten und nach dem Königreich Sachsen ist der Wasserweg ungewöhnlich lang. Im ganzen betrug der Versand der Provinz Posen auf seinen beiden Wasserstraßen, der Oder-Weichselstraße und der Warthe, nahezu 1/4 des Gesamtversandes. Die Bezirke an der Oder-Weichselstraße waren stärker beteiligt; aber auch die Warthe spielte doch für ihr Gebiet eine bedeutsame Rolle. Die folgende Tabelle giebt einige Zahlen zu diesen Ausführungen. Zu der Tabelle ist zu bemerken, daß die Zahlen des Durchgangsverkehrs bei Küstrin den Gesamtversand zu Schiff aus dem Gebiet erfassen. In ihnen gelangen die schon bei Schwerin gezählten Mengen noch einmal zusammen mit dem von der Oder-Weichselstraße kommenden Getreide zum Ausdruck.

Digitized by Google

Getreideversand der Provinz Posen im Durchschnitt 1898/1900 in Tonnen.

I. Auf den Eisenbahnen[1] nach			
1. Schlesien	142 000	Hauptabsatzgebiete	208 000 t
2. Königreich Sachsen	66 000		
3. Brandenburg	22 000	Versandgebiet der Schiffahrt	45 000 t
4. Berlin	21 000		
5. Pommersche Häfen (Stettin)	2 000		
6. Norden und Nordosten	22 000		
7. Provinz Sachsen	12 000		
8. Westdeutschland	—		
9. Süddeutschland	3 000		
10. Österreich-Ungarn	10 000		
Zusammen	300 000		
II. Auf der Wasserstraße			
(Durchgang bei Schwerin	37 000)		
„ „ Küstrin	98 000		
Zusammen	98 000		

Selbstverständlich sind die unmittelbar an der Wasserstraße gelegenen Gebiete an dem Versand zu Schiff stärker beteiligt, als die abseits gelegenen. Das mittlere Warthegebiet um Posen und die östlich von Posen gelegenen Bezirke verladen am meisten zu Schiff. Aber überall spielt doch die Eisenbahn die größere Rolle. Selbst die Stadt Posen versendet in der Regel mehr Getreide mit der Eisenbahn als im Kahn. Ihr Versand betrug von ihren sämtlichen Eisenbahnstationen 1898: 39 237, 1899: 40 831 und 1900: 30 194. Der Schiffsversand von Getreide ist aus der Statistik des Posener Magistrats nur unzureichend ersichtlich, da ein großer Teil in der Stadt und in der Umgegend verladen wird[2], der in der Magistratsstatistik nicht erscheint[3]. Aber der Schiffsversand des ganzen Warthegebiets ist in der Regel nicht so groß, als der Eisenbahnversand der Stadt Posen allein; um soviel mehr muß der Schiffsversand der Stadt Posen und ihrer Umgegend kleiner sein als der Eisenbahnversand der Stadt.

[1] Nach der Güterverkehrsstatistik. Es sind gerechnet Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte und Mais (Kukuruz) 28 a—f. Der Versand nach Westdeutschland betrug weit unter 1000 t. Am Versand nach Norden und Nordosten dürfte das Warthegebiet nur wenig beteiligt sein.

[2] So hat die Raiffeisen-Genossenschaft ihren Silospeicher oberhalb Posen.

[3] Pernaczinski a. a. O. S. 144 meint, daß die Stadt Posen 1898 an Roggen achtmal so viel auf der Warthe als auf der Eisenbahn versandte. Doch die Eisenbahnstatistik verzeichnet Tonnen, die Posener Statistik des Schiffsverkehrs Centner. Das übersieht er.

Digitized by Google

Die Frachtvorteile, welche die Schiffahrt bietet, sind natürlich je nach der Lage des Produktionsortes des Getreides verschieden große. Für Getreide unmittelbar aus der Nähe von Posen kann die Wasserfracht einschließlich Versicherung und Zinsverlust, letzteres beides auf zusammen 1 Mk. für die Tonne angenommen, eine Ersparnis von 2 Mk. auf Stettin bis 12 Mk. auf Magdeburg betragen, wenn man zu Grunde legt:

	Eisenbahnfracht	Wasserfracht
Posen-Stettin	7,20 Mk.	4,25 Mk.
Posen-Berlin	10,90 „	5,75 „
Posen-Magdeburg[1] . .	18,90 „	6,25 „

Auf Berlin, den wichtigsten Platz, würde sich ein Unterschied von 4,15 Mk. für die Tonne ergeben. Der Vorteil ist also noch einigermaßen beträchtlich. Zum Vergleich sei daran erinnert, daß der gegenwärtige Zoll auf Brotgetreide 35 Mk. auf die Tonne beträgt. Der Vorteil ist ungefähr der gleiche für alle in der Nähe der Wasserstraße belegenen Gebiete. Auf 1—2 Stunden Wagenfahrt laden die Güter und Ortschaften bequem unmittelbar in den vom Posener Getreidehändler gesandten Kahn an der ganzen Warthe entlang. Das ist doch also schon ein ziemlich großer Strich Landes. Der Vorteil wird geringer, wenn eine Eisenbahnvorfracht notwendig wird. Von Pudewitz z. B., auf der halben Fahrt von Posen nach Gnesen, wo eine Posener Firma einen Speicher hat, stellt sich die Rechnung:

1. Wasserfracht Posen-Berlin	5,75 Mk.
2. Eisenbahnfracht Pudewitz-Posen . . .	1,90 „
3. Umschlag	2,00 „
4. Versicherung und Zinsverlust	1,00 „
	10,65 Mk.

Die Eisenbahnfracht beträgt 12,30 Mk., sodaß nur ein Unterschied von 1,65 Mk. bleibt. Nachdem die neue Umschlagsstelle in Posen in Betrieb gesetzt sein wird, werden die Umschlagskosten sich von 2 Mk. auf 1 Mk. mindern, sodaß alsdann immerhin eine Ersparnis von 2,65 Mk. herauskommen wird. Am besten ist der Raiffeisenverband daran, der oberhalb Posen einen Silospeicher unmittelbar an der Warthe hat. Die zum Zwecke der Umschüttung des Getreides im Speicher so wie so in Gang zu haltenden Maschinen lassen auf Transportbändern das Getreide ohne besondere Kosten in den Kahn gleiten. Der Raiffeisenverband benutzt infolge dessen den Wasserweg besonders gern. Je größer die Entfernung ist, desto mehr

[1] Bei Umkartierung in Berlin-Tempelhof.

Digitized by Google

kommt die Schiffahrt in Vorteil. Das zeigt sich namentlich im Versand nach Magdeburg und der Mittelelbe; Posener Getreide würde auch nach dem Mittellandkanal hineingehen und damit in Gebiete eindringen, die ihm auf dem Eisenbahnwege nicht mehr zugänglich sind. In sehr großem Umfange würde dies allerdings voraussichtlich nicht geschehen, da im Mittellandkanal, ebenso wie jetzt schon auf der Elbe, das ausländische Getreide zu stark drücken würde, es müßte denn sein, daß mittels der Kanalabgabentarife dem einheimischen Erzeugnis ein Vorsprung gegeben werden könnte, was indes unausführbar sein dürfte.

Man darf nicht argwöhnen, daß die Vorteile der Wasserstraße lediglich dem Händlertum zu gute kämen. Es ist allerdings richtig, daß nur der Händler zu Schiff verfrachtet, und zwar ausschließlich der Posener Großhändler oder selten einmal ein größerer Händler an einem der kleineren Wasserplätze. Der Händler in den Kleinstädten hat in der Regel nicht so große Lieferungen auf einmal, um einen ganzen Kahn zu füllen, auch kann er von der Ferne aus nicht so mit den stets schwankenden Wasserfrachten rechnen, wie der am Orte befindliche Posener Großhändler es kann. Die Schiffahrt stärkt also die Stellung des Posener Getreidehandels. Der Wettbewerb aber sorgt schon überall dafür, daß der Frachtunterschied nicht bloß in die Taschen der Händler fließt. Am leichtesten ist dies an kleineren Plätzen feststellbar, wo nach der Notiz des nächsten größeren Platzes gehandelt wird. Der Landsberger Getreidehandel z. B. steht ganz unter dem Einflusse Berlins. Sobald der Absatz nach Berlin geht, bewegen sich die Preise zwischen 5,50 Mk. und 6 Mk. unterhalb der Berliner Notiz[1]. Die Eisenbahnfracht aber beträgt 8,75 Mk. Zur Gewährung eines Preises von 5,50—6 Mk. unter Berlin kann der Händler nur kommen, wenn er 3,50—4 Mk. Wasserfracht und 1 Mk. sonstige Unkosten zu Grunde legt. Dann hat er noch einen Verdienst von 1 Mk. an der Tonne. Posen hat bei der Bedeutung des Platzes eigene Preisnotiz, die am meisten natürlich von Schlesien und Sachsen, seinen Hauptabsatzgebieten, dann aber auch von Berlin beeinflußt wird. So einfach ist die Feststellung deshalb hier nicht. Aber der Getreidehandel rechnet bekanntlich mit geringen Gewinnen. 1 Mk. an der Tonne Roggen gilt als normal; bei Weizen kommen eher größere Gewinne vor. Für den Getreidegroßhändler der Überschußgebiete kommt es auf aufmerksame Beobachtung der Preisschwankungen in den Absatzgebieten an, um darnach die möglichen Geschäfte zu finden. Wollte ein Händler, sobald die Preislage in einem auf der Wasserstraße erreichbaren Absatzgebiete

[1] Nach Auskunft von Landwirten in der Nähe Landsbergs.

Digitized by Google

ein Geschäft unter Zugrundelegung der Wasserfracht zuläßt, davon absehen, es zu machen, weil er dem Landwirt nur einen um die Eisenbahnfracht niedrigeren Preis bieten will, so würde er aus dem Markt herausgedrängt werden. Kurzum die Posener Preisnotiz wird, sobald sie z. B. durch die unmittelbare Absatzmöglichkeit nach Berlin beeinflußt wird, nicht unter die Höhe herabgehen, in welcher gewinnbringende Verschiffungen nach Berlin möglich sind. Außerdem sind übrigens die Landwirte durch den Raiffeisen- und Offenbachschen Verband von Genossenschaften in Posen am Getreidehandel so stark beteiligt, daß eine Übervorteilung durch den Getreidehändler ausgeschlossen erscheint. Soviel allerdings geben Posener Getreidehändler selbst zu, daß sich bei der Wasserverladung eher ein größerer Gewinn machen läßt, als beim Eisenbahnversand, indem ihnen wenigstens ein Teil des Frachtunterschieds zufällt. Das ist auch durchaus berechtigt. Denn das Risiko ist größer, weil der Wasserstand sich bis zur Verladung ändern kann und die Beförderung zu Wasser solange dauert, daß im Bestimmungsgebiet die Preise bei der Ankunft sich geändert haben können, wenn auch der Getreidehändler durch möglichst baldigen Verkauf des schwimmenden Getreides diese Gefahr zu beschränken sucht. Jedenfalls ist sicher, daß die Landwirtschaft den größeren Vorteil hat. Fühlbar kann der Vorteil indes nur für die in der Nähe der Wasserstraße belegenen Gebiete sein, indem sonst die Eisenbahnvorfracht und der Umschlag den Frachtunterschied allzu sehr vermindern. Und auch für jene begünstigten Gebiete trifft er nur den erheblich kleineren Teil des Getreideabsatzes, so daß selbst Posener Getreidehändler zugeben, daß die Getreidepreise im ganzen durch die Möglichkeit der Wasserverladungen nicht recht merklich beeinflußt werden.

Das Interesse der Forstwirtschaft ist an der Flößerei offenbar größer als an der Schiffahrt. Die Eisenbahntarife werden durch die Kosten der Verflößung immer noch erheblich unterboten; die Schiffsfrachten sind für Brennholz kaum billiger als die Eisenbahntarife, wohl aber sind sie es für Nutzholz. Das auf der Warthe schwimmende Holz befindet sich regelmäßig zwar bereits in den Händen der Holzhändler und Holzindustriellen, eine Rückwirkung auf die den Waldbesitzern zu zahlenden Preise dürfte indes wohl anzunehmen sein. Erwägt man noch, daß die Landwirtschaft durch die Verbilligung des Bezuges von Mais, Ölkuchen und sonstigen Futtermitteln, wenn sich auch die Landwirte selbst Schiffsladungen nicht kommen lassen können, doch mittelbar Vorzüge haben dürfte, daß die der Zuckerindustrie zukommenden Vorteile auf die Rübenpreise zurückwirken können, so kommt man zu dem Schluß, daß, während die Industrie in diesem industrie-

Digitized by Google

armen Gebiete der Schiffahrt gleichgültig gegenüberstehen kann, die Land- und Forstwirtschaft doch wenigstens einen ganz kleinen Nutzen haben.

Am meisten dürfte die Kolonial- und Materialwaren verbrauchende Bevölkerung, die Masse der Konsumenten in Stadt und Land, hauptsächlich aber in der Stadt Posen und den sonstigen Wasserplätzen durch eine gewisse Verbilligung der Preise berührt sein. Die Menge dieser Waren, die zu Schiff anlangt, ist groß, und die Frachtvorteile sind hier die beträchtlichsten. Sie müssen in den Warenpreisen notwendig zur Erscheinung kommen, da die Benutzung des Wasserweges wenigstens seitens der Kaufleute in den Wasserplätzen eine allgemeine und auch darüber noch hinaus bei den höchsttarifierten Gütern nach Verhältnis der Entfernung von der Wasserstraße verbreitet ist. Gerade hier aber wird man am meisten an die Schädigung der Eisenbahnfinanzen erinnert. Es ist eine Verschiebung der natürlichen Verhältnisse, daß die Eisenbahn die schweren Massengüter, welche weite Schiffsräume füllen könnten, der unfähigen Schiffahrt abnimmt, und letztere diejenigen Güter, für welche es auf eine schnelle und zuverlässige Beförderung in zahlreichen kleineren Posten und auf Verteilung über ein weites Gebiet ankommt, für deren Beförderung sie also erst recht ausscheiden sollte, in größtem Maße an sich zieht.

Wirklich lebhaft ist das Interesse an der Schiffahrt nur für einen verhältnismäßig kleinen Kreis von Personen. Es sind einige Posener Großkaufleute, die in der Schiffahrt eine Stütze für die Versorgung des provinziellen Marktes gegenüber dem Bestreben finden, unmittelbar in den Seehäfen oder anderwärts einzukaufen. Es kommen hinzu die Posener Dampfmühlen, schließlich die Spediteure, im ganzen nicht mehr als etwa zwei Dutzend Personen. Als demnächst, aber schon weniger stark beteiligt sind etwa ein Dutzend Getreide- und Futtermittelhändler, sowie Holzhändler zu zählen. In diesem kleinen Kreise konzentrieren sich die Vorteile der Wasserstraße, während sie bei der großen Zahl der Landwirte, der Konsumenten für den einzelnen ohne Bedeutung sind. Aus dem Interesse der Posener Kaufmannschaft heraus wurde einst vor mehr als 30 Jahren im Abgeordnetenhause der Vorstoß zu Gunsten der Wartheregulierung gemacht, aus dem gleichen Interesse heraus ist auch die Posener Handelskammer, in welcher der Großhandel ganz und gar ausschlaggebend ist, stets mit Lebhaftigkeit für die Schiffahrt eingetreten. Von den 16 in Posen ansässigen Mitgliedern der Handelskammer sind 9 Schiffahrtsinteressenten. Der Einfluß der an der Schiffahrt vornehmlich interessierten Großhändler, der mit ihnen verbundenen Spediteure u. s. w. läßt es allein verstehen, daß die Handelskammer sich in einzelnen Fällen gegen wünschenswerte Tarifermäßigungen der Eisen-

Digitized by Google

bahnen wandte. Zwei Fälle aus letzter Zeit springen besonders in die Augen. 1895 erklärte sich die Handelskammer gegen die Aufnahme von Cichorien in den billigeren Specialtarif für bestimmte Stückgüter, weil hierdurch dem Kleinhändler in der Provinz der unmittelbare Bezug vom Produzenten erleichtert und dem Großhändler in Posen, der seine Ware vorwiegend von Magdeburg mit dem Schiff bezieht, die Stellung als Zwischenhändler erschwert worden wäre[1]. Noch charakteristischer war die Stellungnahme der Handelskammer zur Frage der Tarifermäßigung für Ausfuhrzucker. Als anfangs der achtziger Jahre Posener Zucker noch fast ausschließlich nach Danzig und Stettin mit der Eisenbahn zum Versand kam, wünschte die Kammer zur Erleichterung der Produktion Ausnahmetarife der Eisenbahn dorthin[2]; nachdem die Schiffahrt den Zucker an sich gezogen hat, bedauert sie heute ihre Gewährung, indem sie durch die Hand des berichtenden Spediteurs schreibt[3]: „In hohem Grade verhängnisvoll für die Existenz der Schiffahrt kann die von den preußischen Staatsbahnen betriebene Tarifpolitik werden. Durch die Detarifierung des Rohzuckers ....."

Im ganzen kann man nur zu dem Schluß gelangen, daß es besser wäre, die Wartheregulierung wäre im Jahre 1869 nicht beschlossen worden. Die damals gehegte Hoffnung, sie werde den Verkehr der Massengüter verbilligen, hat sich ganz und garnicht, die weitere Hoffnung, sie werde Industrie und Handel fördern, nur in Bezug auf den letzteren etwas erfüllt. Nicht so sehr um der für sie aufgewendeten Kosten als um der Schädigung der Eisenbahneinnahmen willen, der im ganzen ein allzu geringer Gewinn gegenüber steht, ist sie zu bedauern. Würden die gleichen Summen zu einer Ermäßigung der Eisenbahntarife verwendet, so ist nicht zu bezweifeln, daß hiermit sehr viel mehr erreicht werden könnte. Das Beste ist noch, daß die Schiffahrt die Posener Großkaufmannschaft und damit ein sehr wesentliches Element der städtischen Bevölkerung in seiner Stellung gestützt hat. Für die nationale Verteidigung des Ostens gegen das Vordringen des Polentums muß dies bedeutsam erscheinen. Nur durch eine Kanalisierung würde die Warthe den besten Wasserstraßen ebenbürtig gemacht werden können. Das würde so bedeutende Kosten verursachen, daß sie bei dem geringen Verkehrsbedürfnis, das in diesem rein agrarischen Gebiet noch besteht, sich nicht rechtfertigen ließe. Wird erst die Oder-Weichselstraße für 400 t Schiffe schiffbar gemacht sein, so wird die Warthe zwischen ihr und

[1] H. K. P. 1895. 113/114.
[2] H. K. P. 1883. S. 46.
[3] H. K. P. 1901. S. 249.

Digitized by Google

der Oder, zwei leistungsfähigen und ausgedehnten Wasserstraßen, eingezwängt, selbst minderwertig und eine Sackgasse darstellend, auch wenn geringe Verbesserungen an ihr vorgenommen werden sollten, ihr kleines Einflußgebiet noch weiter eingeengt sehen. Man erinnere sich daran, daß schon heute die Zuckerfabriken des Warthegebiets überwiegend nach der Oder verladen, wiewohl die Oder soviel weiter entfernt liegt. Noch gefährlicher als die Oder für die südlich der Warthe gelegenen Gebiete wird die Oder-Weichselstraße für die nördlich von ihr gelegenen Gebiete werden. Denn zu $^2/_3$ ihres Laufs, nämlich bis Oberfitzko aufwärts, läuft die Posener Warthe in nur ganz geringer Entfernung parallel zur Oder-Weichselstraße. Aber auch weiter aufwärts bis Posen und darüber hinaus wird sich die Anziehungskraft der besseren Wasserstraße bewähren. Heute ist die Posen-Thorner Eisenbahn der hauptsächlichste Zubringer von Getreide für die Wartheschiffahrt. Nach dem Ausbau der Oder-Weichselstraße wird es zweckmäßiger sein, Getreide von dieser Bahnstrecke an die Oder-Weichselstraße, statt an die Warthe, zu schaffen. Die Wartheschiffahrt hat keine Zukunft. Das Beste wäre es deshalb, die Warthe als Schiffahrtsstraße aufzugeben und durch Verbilligung der Eisenbahntarife diejenigen Interessen zu entschädigen, die hierdurch hauptsächlich getroffen würden. Namentlich der Verkehr von Stettin nach Posen wäre zu erleichtern. Er leidet heute übermäßig unter der Ungunst der Eisenbahntarife, wie überhaupt der Verkehr Stettins mit seinem Hinterland. Die Schiffahrt bietet Stettin keinen vollkommenen Ersatz; der überlegene Wettbewerb Hamburgs, welcher auf eben denselben Wasserstraßen vordringt, wird nach der geplanten weiteren Verbesserung der Wasserstraßen, namentlich nach dem Ausbau der Oder-Weichselstraße, noch fühlbarer werden. Daß Hamburg vom Osten weit entfernt und Stettin für ihn, abgesehen von Ost- und Westpreußen, der natürliche Hafen ist, muß für diejenigen Gebiete unwahr werden, die von leistungsfähigen Wasserstraßen durchschnitten werden. Denn je leistungsfähiger eine Wasserstraße ist, eine desto geringere Rolle spielt die Entfernung; und je größer dementsprechend die Schiffsräume sind, desto unvorteilhafter ist verhältnismäßig die Schiffahrt auf kürzere Strecken[1]. Die Eisenbahnverwaltung wird sich voraussichtlich noch davon überzeugen, daß es selbst dem eigenen finanziellen Interesse kaum entspricht, die Güter der seewärtigen Einfuhr, wie Kolonialwaren, Petroleum, Heringe und dergleichen zu teuer zu verfrachten. Vor allem würde der Landwirtschaft, die im Warthegebiet bei weitem die Hauptrolle spielt, schon mit einer geringfügigen Ermäßigung

[1] V. B. d. W. S. 80/81.

Digitized by Google

der Getreidetarife mehr gedient sein als mit aller Fürsorge für die Wasserstraße. Ein einziger guter Ausnahmetarif würde für sie die gesamten Vorteile, die sie von der Schiffahrt hat, aufwiegen. Läge es z. B. nicht nahe, den Ostbahnstaffeltarif, der nur bis Berlin gilt, durch die ganze Mark bis Magdeburg fortzuführen und den noch recht hohen, alten Tarif weiter zu ermäßigen? Auf der Elbe und den märkischen Wasserstraßen drückt das von Hamburg anlangende ausländische Getreide stark auf das inländische Erzeugnis. Dem letzteren wäre deshalb eine Erleichterung des Absatzes dorthin zu wünschen. Kurzum, es würden sich im Rahmen unserer Eisenbahntarifpolitik Tarifmaßnahmen finden lassen, die zwar nicht überall im einzelnen gerade genau diejenigen Verkehrsverbilligungen gewährten, die bisher die Schiffahrt bot, aber die im allgemeinen dieselben Interessen nicht allein voll entschädigen, sondern recht wohl noch darüber hinaus fördern könnten. Der Eisenbahn aber würde es leichter sein, ihren Aufgaben allseitig zu genügen, wenn sie nicht mehr durch die Schiffahrt, welche auf den Wasserstraßen niederer Ordnung sich lediglich des lohnendsten Verkehrs bemächtigt, geschädigt würde.

Digitized by Google

Anlage I (zu Seite 260).

Durchgangsverkehr
von Schiffsgütern bei Schwerin a./W.
in Tonnen.

	Zu Berg			Zu Thal		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
Januar	—	—	—	320	290	—
Februar	245	1 085	—	1 110	8 655	4 595
März	4 150	4 885	3 200	11 675	22 950	22 365
April	8 335	4 330	4 840	15 720	17 045	23 025
Mai	8 080	5 690	5 195	13 330	17 525	12 390
Juni	7 175	4 635	3 235	7 930	14 720	4 820
Juli	6 045	4 815	4 120	6 735	9 585	6 395
August	5 595	**5 260**	2 720	10 700	**4 865**	3 485
September . . .	5 835	4 781	**2 120**	5 505	8 290	**1 870**
Oktober	**5 645**	6 190	3 420	**5 240**	12 320	2 340
November . . .	7 390	6 565	5 515	12 220	8 475	8 550
Dezember	2 575	1 300	1 410	3 280	1 095	970
Zusammen . . .	61 070	49 536	35 775	93 765	125 825	90 805

Anmerkung: Die fettgedruckten Ziffern bezeichnen die Monate mit den schlechtesten Wasserständen.

Wasserstands- und Schiffahrtsverhältnisse.

1898. „Der Winter 1897/98 brachte der Warthe weder Eisstand noch ein zu großes Frühjahrshochwasser. Die Schiffahrt konnte daher zeitig beginnen und den guten bis zum Juni anhaltenden Wasserstand reichlich ausnützen. Im Juni gestattete der Wasserstand nicht mehr die volle Belastung der Fahrzeuge und erst im August betrug er auf kurze Zeit wieder über ein Meter. Den geringsten Wasserstand hatte die Warthe mit 18 cm gegen Ende September, während gegen Ende Oktober Mittelwasser eintrat, das bis zum Schluß der Schiffahrt anhielt. Die letzten Schleppzüge gelangten am 21. Dezember nach Posen." H. K. P. 1898. S. 231.

1899. „Nach dem gelinden Winter des Jahres 1898/99 konnte die Schiffahrt schon gegen Ende des Monats Februar eröffnet werden; Anfang März bereits trafen die ersten Dampfer von Stettin in Posen ein. Der Wasserstand der Warthe war bis Mitte April nur ein mäßiger, er schwankte zwischen 70 und 80 cm und ließ eine volle Belastung der Schiffsfahrzeuge nicht zu. Erst später, in der zweiten Hälfte des Monats April, begann er sich zu bessern und erreichte seine größte Höhe am 19. Mai mit 2,50 m. Von diesem Zeitpunkt ab ging der Wasserstand wieder zurück und hatte am 15. August die geringste Höhe mit 18 cm bei Null am Posener Pegel. Auch der Herbst brachte nur Mittelwasser und am 18. Dezember mußte die Schiffahrt infolge eingetretenen starken Frostes eingestellt werden." H. K. P. 1899. S. 239/240.

1900. „Der linde Winter des Jahres 1899/1900 ermöglichte den Beginn der Schiffahrt in der letzten Februarwoche. Der Wasserstand war im Frühjahr recht günstig, er betrug anfangs März ungefähr 3 m, ging dann aber bis anfangs Mai auf 1 m herab. Auch im Monat Mai war er noch ein mittlerer, dagegen herrschte in den Monaten Juni bis Ende Oktober ein ganz außergewöhnlicher Wassermangel. Der Schiffahrtsbetrieb mußte während dieser fünf Monate zum großen Teil ruhen, und nur eine Stettiner Reederei war unter großen Verlusten bemüht, ihren Verkehr aufrecht zu erhalten. Erst von Anfang November an wurde der Wasserstand wieder leidlich und hielt bis zum Schluß der Schiffahrt, der, da die Warthe eisfrei blieb, erst unmittelbar vor Weihnachten erfolgte. Seine größte Höhe erreichte der Wasserstand der Warthe Ende Februar mit 2,96 m, die geringste Höhe in der ersten Hälfte des Monats September mit Minus 22 cm bei Null am Posener Pegel." H. K. P. 1900. S. 224/225.

Digitized by Google

Anlage II (zu Seite 264). **Getreidefrachten von Posen und Umgegend nach Berlin**
von 1869—1884 für den Wispel (1,05 Tonne), von 1885—1901 für die Tonne in Mark[1].

	Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
	niedrigste	höchste	durchschnittlich	niedrigste	höchste	durchschnittlich	niedrigste	höchste	durchschnittlich	niedrigste	höchste	durchschnittlich	niedrigste	höchste	durchschnittlich	niedrigste	höchste	durchschnittlich
1869	9,75	10,50	—	8,75	10,25	—	9,00	10,75	—	10,00	12,00	—	10,50	12,50	—	11,50	12,00	—
1870	8,25	9,00	—	9,00	9,00	—	6,50	7,50	—	6,50	7,50	—	7,50	11,25	—	11,25	12,00	—
1871	12,00	12,00	—	12,00	12,00	—	9,00	11,00	—	8,50	9,00	—	7,50	8,50	—	7,50	8,50	—
1880	—	—	—	—	—	—	8,40	9,00	8,70	7,75	8,50	8,16	7,35	7,75	7,48	6,30	7,35	6,82
1881	—	—	—	6,30	6,30	6,30	5,45	5,90	5,75	5,65	5,65	5,65	5,90	6,70	6,30	6,30	6,50	6,39
1882	7,00	7,00	7,00	—	—	—	6,30	6,30	6,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	—	—	—	—	—	—	6,30	6,30	6,30	7,55	7,55	7,55	6,10	6,95	6,51	6,50	7,35	6,91
1884	—	—	—	5,25	5,25	5,25	5,25	5,25	5,25	—	—	—	—	—	—	6,30	6,30	6,30
1885	—	—	—	7,50	7,50	7,50	7,20	7,20	7,20	—	—	—	7,00	7,00	7,00	—	—	—
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1887	—	—	—	7,00	7,00	7,00	6,50	6,50	6,50	—	—	—	—	—	—	6,00	6,00	6,00
1888	—	—	—	9,50	9,50	9,50	8,40	8,40	8,40	—	—	—	7,50	7,50	7,50	7,00	7,50	7,44
1889	9,00	9,00	9,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,00	7,00	7,00	—	—	—
1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1892	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1893	—	—	—	—	—	—	6,00	6,50	6,15	5,00	6,25	5,43	5,00	6,00	5,73	5,50	6,25	5,99
1894	7,00	7,00	7,00	6,00	6,75	6,40	5,25	6,25	5,61	5,00	5,25	5,14	4,50	4,75	4,63	3,50	4,25	3,90
1895	7,50	7,50	7,50	6,50	7,50	7,36	6,25	7,50	7,40	5,00	5,75	5,25	6,00	6,00	6,00	5,75	7,00	6,44
1896	7,25	7,25	7,25	7,00	7,00	7,00	5,75	5,75	5,75	4,75	4,75	4,75	4,50	4,50	4,50	5,75	5,75	5,75
1897	8,00	8,00	8,00	6,75	6,75	6,75	5,00	7,00	5,41	5,00	5,00	5,00	4,00	4,50	4,12	—	—	—
1898	—	—	—	4,25	4,25	4,25	—	—	—	4,00	4,00	4,00	—	—	—	—	—	—
1899	5,50	6,00	5,73	5,25	6,25	5,74	5,00	6,00	5,38	5,00	6,00	5,37	5,00	5,50	5,15	5,25	6,50	5,72
1900	6,25	6,50	6,29	6,00	6,50	6,16	6,00	6,75	6,26	4,20	5,50	5,10	—	—	—	5,25	5,25	5,25
1901	—	—	—	5,00	5,25	5,13	4,00	4,25	4,17	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

	Juli			August			September			Oktober			November			Dezember		
	niedrigste	höchste	durchschnittlich	niedrigste	höchste	durchschnittlich	niedrigste	höchste	durchschnittlich	niedrigste	höchste	durchschnittlich	niedrigste	höchste	durchschnittlich	niedrigste	höchste	durchschnittlich
1869	10,00	10,50	—	12,00	13,00	—	12,00	13,00	—	12,00	12,00	—	—	—	—	—	—	—
1870	11,50	12,00	—	12,00	14,75	—	10,50	10,50	—	—	—	—	10,50	10,50	—	11,00	12,00	—
1871	9,00	9,00	—	7,50	9,00	—	7,50	8,50	—	—	—	—	12,00	12,00	—	11,00	12,00	—
1880	—	—	—	4,85	5,65	5,37	6,30	7,35	6,93	6,30	7,35	6,74	6,30	7,00	6,65	—	—	—
1881	6,30	6,30	6,30	—	—	—	8,00	8,00	8,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	—	—	—	6,00	6,00	6,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	4,75	6,50	5,46	5,45	5,45	5,45	6,30	6,30	6,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1884	—	—	—	7,35	8,40	7,87	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1885	6,00	6,20	6,10	—	—	—	—	—	—	7,50	7,50	7,50	—	—	—	—	—	—
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,50	7,50	7,00	6,50	6,50	6,50
1887	—	—	—	—	—	—	6,50	6,50	6,50	6,50	7,00	6,67	6,50	9,00	8,05	8,75	10,00	9,13
1888	7,50	9,00	8,50	6,00	7,00	6,25	6,00	6,00	7,00	7,50	7,50	7,50	—	—	—	8,50	8,75	8,55
1889	—	—	—	—	—	—	7,00	7,00	5,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	—	—	—	—	—	—	6,00	6,00	6,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1892	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,50	7,50	7,50	—	—	—	—	7,50	7,50
1893	5,00	8,00	6,42	6,00	7,00	6,32	7,00	7,00	7,00	—	—	—	—	—	—	7,50	6,50	6,50
1894	3,50	5,25	3,94	6,00	9,00	7,83	8,00	9,00	8,40	—	—	—	6,50	6,50	6,50	7,25	7,50	7,47
1895	—	—	—	5,50	6,00	5,75	7,00	7,00	7,00	9,00	9,00	9,00	8,00	9,00	8,50	7,75	8,00	7,91
1896	—	—	—	6,00	6,00	6,00	5,00	6,00	6,50	5,00	6,00	6,00	7,50	7,50	7,50	7,75	7,75	7,75
1897	—	—	—	—	—	—	4,50	4,50	4,50	7,00	7,00	7,00	—	—	—	—	—	—
1898	—	—	—	5,75	5,25	5,45	6,00	5,90	5,90	4,50	7,00	5,75	4,75	7,00	5,98	6,00	7,50	6,36
1899	5,50	5,50	5,17	6,50	5,25	5,69	4,50	5,75	5,18	5,50	7,00	6,25	6,25	7,50	6,69	6,25	7,00	6,50
1900	7,00	7,00	7,00	—	—	—	6,70	7,00	6,90	7,00	7,00	7,00	8,00	8,00	8,00	5,50	6,00	5,80
1901	—	—	—	5,25	6,25	5,75	5,25	5,25	5,25	5,25	5,25	5,25	—	—	—	—	—	—

[1] 1869—71 nach den Berichten der Posener Handelskammer, 1880—1901 nach den Bildern des amtlichen Schiffsmaßes. Die monatlichen Durchschnitte sind aus sämtlichen vorgekommenen Abbildungen berechnet.

Digitized by Google

Anlage III (zu Seite 299). **1883.**

Stettin-Posener Dampfschleppschiffahrt.

Frachttarif
für den Transport von Gütern

Von **Stettin** nach	St.	A^1	B	A^2	Spezialtarif I	Spezialtarif II
Schwedt	50	40	40	40	40	40
Küstrin	50	40	40	40	40	40
Landsberg	60	50	50	50	50	50
Schwerin	80	80	80	80	80	80
Birnbaum	100	100	100	100	100	100
Zirke	110	110	110	110	100	90
Wronke	120	100	90	80	70	60
Obornik	120	110	100	90	80	70
Posen	100	100	90	80	70	60

pro 100 kg in Pfennigen.

Warenverzeichnis.

Eilgüter aller Art zahlen die Sätze unter „St“.
Die Klassifikation von Wagenladungen ergiebt folgende Aufstellung.

	100 Ctr.	200 Ctr. u. darüber		100 Ctr.	200 Ctr. u. darüber
Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und Twist	A^2	Sp. T. I	Dachpappe	A^2	Sp, T. I
Asphalt, reiner roher	A^2	Sp. T. II	Eisen- u. Stahlwaren, Eisen u. Stahl des Spez.-Tar. I.	A^2	Sp. T. I
Baumwolle, rohe	A^2	Sp. T. I	Eisen u. Stahl des Spez.-Tar. II	A^2	Sp. T. II
Baumwollgarn	A^1	B.	Erdfarben	A^2	Sp. T. II
Beinschwarz	A^2	Sp. T. II	Essig	A^1	B.
Blech von Blei und Zink	A^2	Sp. T, I	Farberden	A^2	Sp. T. II
Blei	A^2	Sp. T. I	Farbehölzer	A^2	Sp. T. I
Kaffee	A^1	B.	Firniß	A^1	B.
Chlorkalk	A^2	Sp. T. I	Getreide aller Art	A^2	Sp. T. I
Chromkali	A^1	B.	Gewürz	A^1	B.
Cichorien	A^1	B.	Graphit	A^2	Sp. T. II
Cigarren	A^1	B.	Grassamen	A^2	Sp. T. I

u. s. w.

Folgende Güter des Spezialtarifs III: Braunkohlenteer, Cement, Chilisalpeter, Chamottemehl, Düngemittel, Erde, Erze, Gips, Knochen, Knochenmehl, Kreide, Roheisen, Schiefer, nicht zusammengesetzte Mühlsteine, Steinkohlenteer u. s. w. befördern wir als Eilgut nach der Klasse „St.“, bei 100 Ctr. nach Klasse A^2.

Größere Transporte aller Art und Kahnladungen unterliegen besonderer Vereinbarung.

Stettin, 22. September 1883.

Herrmann & Co.
gr. Lastadie 61.

Digitized by Google

Anlage IV (zu Seite 306). **1895.**

Herrmann & Co., Stettin.

Stettin-Posener Dampfschleppschiffahrt.

Frachttarif

für Durchgangsgüter von Magdeburg nach der Warthe.

Von **Magdeburg** nach	Verladung ab Magdeburg mit Segelkahn von Fr. Andreae oder C. Stahlkopf, ab Stettin mit Schlepper Herrmann & Co.			Verladung ab Magdeburg mit Dampfkahn von Fr. Andreae oder C. Stahlkopf, ab Stettin mit Schlepper Herrmann & Co.		
	Einzelgut	100 Ctr.	200 Ctr.	Einzelgut	100 Ctr.	200 Ctr.
Küstrin	105	105	105	125	125	125
Schwerin	120	110	110	140	130	130
Birnbaum	120	115	112	140	135	132
Zirke	120	115	112	140	135	132
Wronke	120	115	112	140	135	132
Obersitzko	120	115	112	140	135	132
Obornik	130	120	115	150	140	135
Posen.	130	120	115	150	140	135

pro 100 kg in Pfennigen ohne Versicherung.

Die Güter müssen mit Dampfer, bezw. Segelkahn, von

C. Stahlkopf oder **Fr. Andreae**

von Magdeburg in Stettin ankommen, der Frachtbrief direkt an den eigentlichen Empfänger in einer unserer Stationen gestellt sein, und den Vermerk tragen:

Zur direkten Überladung in Stettin an Schlepper von Herrmann & Co.

Größere Sendungen und Kahnladungen unterliegen besonderer Vereinbarung.

Die Transporte erfolgen bis Stettin zu den Verladungsbestimmungen beider Magdeburger Linien, von Stettin zu unseren Verschiffungsbedingungen vom Januar 1890 und dem zugehörigen Nachtrage vom Februar 1891, die bei uns und unseren Agenturen kostenlos zu haben sind.

Stettin, März 1895.

Herrmann & Co.
Gr. Lastadie 61.

Digitized by Google

Anlage V (zu Seite 306).

Fracht-Tarif 1899

für den

Eil-Güter-Verkehr[1] **Berlin-Posen (via Stettin)**

und Zwischenstationen

Schwerin a. W., Birnbaum, Zirke, Wronke, Oberſitzko, Obornik pp.

der Reedereien:

Heinrich Maaß Nachfolger	**C. Rothenbücher**
Berlin NW.	Berlin NW.
Nr. 3, Carl-Straße Nr. 3	Nr. 1, Roon-Straße Nr. 1

Herrmann & Co., Stettin. Gr. Laſtadie 61, I.

Bis auf weiteres bei normalem Waſſerſtand und auf Grund der Verfrachtungs-Bedingungen und zwar

ab den Ladeſtellen in **Berlin** NW.

Friedrich Carl-Ufer (Alſenbrücke)	vermittelſt der	**Kronprinzen-Ufer** (Alſenbrücke)
„Berlin, Eberswalde, Liebenwalde, Schwedt, Die Spree, Stettin“,	13 Dampfer	„Bertha, Carl, Falk, Fritz, Guſtav, Robert, Wilhelm“,

von Berlin nach Stettin

Expedition: Wöchentlich 5 mal (beinahe täglich). — Fahrzeit ca. 2 Tage

zum prompten Anſchluß in **Stettin**

an die

ab dort durchſchnittlich wöchentlich 2mal[2] kurſierenden Schlepper

der Herren: **Herrmann & Co.**

Fahrzeit: Stettin-Poſen durchſchnittlich etwa 8 Tage[3].

Für Normal-Gut

pro 100 Kilo in Pfennigen

exkl. Aſſekuranz-, inkl. Stettiner Speditions-, Hafen-, Bollwerks- und Überlade-Gebühren

nach:	Stückgut	5000 Kilo	10000 Kilo
Schwerin a. W. . .	90	85	80
Birnbaum, Zirke, Wronke, Oberſitzko, Obornik, Poſen	100	90	80

Abrundung bei der Frachtberechnung von 10 zu 10 Kilo und 5 zu 5 Pfennigen aufwärts.

Mindestfracht 100 Kilo.

Berlin, den 10. März 1899. Stettin.

Herrmann & Co. C. Rothenbücher. Heinrich Maaß Nachfolger.

---

[1] Vgl. S. 262/263. [2] Vgl. S. 262. [3] Vgl. S. 263.

Digitized by Google

Anlage VI (zu Seite 315). **1899.**

Tarif

zur Erhebung der Ufergebühren am städtischen Bollwerk zu Posen.

Für Güter, welche an dem Schiffsladeufer verladen oder entladen werden, kommen seitens der Stadtgemeinde Ufergelder nach folgendem Tarif zur Hebung:

a) Von Materialien.

1. für ein Tausend Ziegel, Dachsteine, Drainröhren . . . . . 25 Pfg.
2. für 1 cbm Feldsteine, Ziegelbruch, Schmelz- und Pflastersteine 10 „
3. für 1 Raummeter Brennholz . . . . . 5 „

b) Von Massengütern.

Getreide, Mais, Reis, Heringe, Teer, Dünge- und Futtermittel, Zucker, Melasse, Eisen, Kohlen, Steine, Cement, Schlemmkreide, Mehl, Eisenfabrikate, Mühlenfabrikate

bis zu 10 000 kg 4 Pfg. für je 100 kg, jedoch nicht mehr als 2 Mk.
über 10 000 kg 2 Pfg. für je 100 kg.

c) Von allen anderen Gütern:

bis zu 10 000 kg 4 Pfg. für je 100 kg, jedoch nicht mehr als 3 Mk.
über 10 000 kg 3 Pfg. für je 100 kg.

Angefangene 100 kg werden für voll gerechnet, auch dann, wenn die Summe von 100 kg bereits einmal erreicht ist.

u. s. w.

1902.

Nachtrag.

Bei Benutznng der Umschlagstelle treten zu obigen Gebühren hinzu:

a) für die Überführung der Waggons vom Bahnhof Gerberdamm bis zur Umschlagstelle . . . . . 0,50 Mk. pro Waggon
b) für Benutzung der Krähne bis auf weiteres . . 0,02 „ je 100 kg
c) für Rangieren der Waggons bis auf weiteres auf der Umschlagstelle . . . . . 0,50 „ pro Waggon

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

I. Allgemeine Entwicklung der Wartheschiffahrt S. 249—268. Grundsätzliche Bedeutung der Untersuchung S. 249. Strom und Schiffahrt bis 1869 S. 251. Erste Eisenbahnen S. 253. Ältere Verkehrsentwicklung auf der Warthe S. 254. Neuere Stromregulierung seit 1869 S. 255. Erfolge der Regulierung. S. 257. Dampfschiffahrt S. 258. Betrieb der Schiffahrt einst und jetzt S. 260. Verbilligung der Frachtsätze S. 263. Neuere Verkehrsentwicklung S. 264. Die Warthe in den neuesten wasserwirtschaftlichen Plänen der Regierung S. 266. Flößerei S. 267.

II. Der Schiffahrtsverkehr in gesonderter Darstellung nach den einzelnen Gütern S. 269—309. a) Thalverkehr S. 269—292. Getreide S. 269. Kartoffeln S. 277. Spiritus S. 278. Zucker S. 281. Holz S. 285. Ziegelsteine S. 287. Übersicht des Thalverkehrs S. 288. Würdigung der Ursachen der Verkehrsgestaltung S. 291. b) Bergverkehr S. 292—309. Älterer Verkehr S. 292. Neuerer Verkehr und Unzuverlässigkeit der Reichsstatistik S. 293. Statistik des Posener Magistrats S. 295. Verkehr von Stettin her S. 295. Einfluß der Dampfschiffahrt insbesondere auf den Stückgutverkehr S. 299. Tarifpolitik der Reedereien S. 300. Umschlagsverkehr S. 303. Verkehr von Hamburg her S. 305. Von sonstigen Plätzen S. 306. Kolonial- und Materialwaren S. 307. Eisenwaren S. 307. Manufaktur- und Modewaren S. 308. Massengüter S. 308. Würdigung der Ursachen der Verkehrsgestaltung S. 309.

III. Die verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung der Wartheschiffahrt S. 310—341. a) Verkehrswirtschaftliche Bedeutung S. 319—324. Abstand der Eisenbahnfrachtsätze voneinander und Verkehrsentwicklung in den einzelnen Tarifklassen S. 310. Frachtsätze der Wartheschiffahrt S. 312. Wettbewerbsfähigkeit der Wartheschiffahrt S. 313. Tarifpolitik der Eisenbahn gegenüber dem Wettbewerb der Schiffahrt S. 319. Schädigung der Eisenbahnfinanzen durch die Schiffahrt S. 322. Aufwendungen für die Schiffahrtsstraße S. 323. Unmöglichkeit, sie durch Gebühren zu decken S. 324. b) Volkswirtschaftliche Bedeutung S. 324—334. Industrie S. 325. Land- und Forstwirtschaft S. 326. Konsumenten S. 331. Posener Großkaufmannschaft S. 331. Schlußergebnis S. 332.

Anlagen I—VI S. 335—341.

Digitized by Google

Die Schiffahrt
der deutschen Ströme.

Untersuchungen
über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse.

Zweiter Band.

Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert.

Von

Eberhard Gothein.

Im Auftrage des Vereins für Socialpolitik herausgegeben.

315 c

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CI.

Die Schiffahrt der deutschen Ströme.

Zweiter Band.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Digitized by Google

Die Schiffahrt der deutschen Ströme.

Untersuchungen
über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse.

Zweiter Band.

Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert.

Von

Eberhard Gothein.

Im Auftrage des Vereins für Socialpolitik herausgegeben.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Digitized by Google

Alle Rechte vorbehalten.

Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Digitized by Google

Vorrede.

Seit längerer Zeit mit den Vorarbeiten zur Geschichte des Handels und der Industrie in den Rheinlanden beschäftigt, habe ich doch bisher nur gelegentlich kleinere Mitteilungen über einzelne wichtige Abschnitte der Verkehrsentwicklung machen können; so hatte ich auch schon darauf hingewiesen, daß die früher übliche Darstellung des Kampfes um die Freiheit der Rheinschiffahrt und die Durchführung der Wiener Akte, wie sie namentlich bei Treitschke ihren Ausdruck gefunden, einer gründlichen Revision zu unterziehen sei. Mit manchem andern Wunsch ist auch dieser durch die treffliche Monographie Eckerts erfüllt. Wenn ich, nachdem erst vor kurzem alle Verhältnisse der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert durch Eckert eine ebenso umsichtige wie lebendige Darstellung erhalten haben, dennoch mit einer neuen, ungefähr denselben Zeitraum umfassenden Untersuchung auftrete, so bewogen mich dazu zwei Gründe. Eckert hat, wie es sich für den Nationalökonomen von selber ergibt, den Nachdruck auf die Umwandlung des Betriebes und ihre volkswirtschaftlichen Wirkungen gelegt. Die Darstellung der begleitenden politischen Kämpfe tritt im Vergleich hierzu mehr zurück; auch sind diese Verhältnisse nur mit Hilfe archivalischen Materials genauer zu erfassen. Der Scharfsinn, den Eckert auch hier in der Verwertung des unzulänglichen gedruckten Materials gezeigt hat, ist höchst anerkennenswert; es war aber doch wünschenswert, diesen ersten bedeutenden wirtschaftspolitischen Kampf, den Preußen im XIX. Jahrhundert geführt, und der auch mit Entstehung und Ausbildung des Zollvereins in engem Zusammenhang steht, eingehender zu beleuchten. So stand mir denn auch für die übrigen Abschnitte ein weit umfassenderes handschriftliches Material als Eckert, der nur einiges neue Material aus hessischen Archiven beibringen konnte, zu Gebote, so daß es mir doch wünschenswert erschien, die Entstehung der einzelnen Formen des Großbetriebes und seine Rückwirkung auf die gesamte Volkswirtschaft auf Grund desselben darzustellen. Ich habe

Digitized by Google

mit beständiger Rücksicht auf Eckerts Darstellung geschrieben und deshalb auch Partien, die er schon erschöpft hat, wie die Gildenverfassung und ihren Zerfall oder die Jachtenschiffahrt nur ganz kurz behandelt. Auch habe ich deshalb auf die weitschichtige gedruckte Literatur, von der Eckert nur weniges entgangen ist und die er in übersichtlichem Verzeichnis zusammengestellt hat, nur gelegentlich verwiesen. Das wichtigste Material bot mir das Archiv der Handelskammer Köln. Bei der maßgebenden Bedeutung, die diese im ganzen und durch ihre führenden Männer im einzelnen für alle Verkehrsangelegenheiten des Rheinlandes gehabt hat, ist es erklärlich, daß auch eine Fülle amtlichen Materials hier zu finden ist. Für die Zeit von 1848 ab sind auch die Materialien der Handelskammer Düsseldorf von Bedeutung. Für die politischen Vorgänge bieten das Staatsarchiv in Berlin und das Generallandesarchiv in Karlsruhe natürlich ein weitschichtiges Material, das ich wenigstens zum Teil benützt habe. Eine vollständige Ausnützung wird erst erforderlich sein, wenn die Schiffahrtspolitik im Zusammenhang mit der gesamten Verkehrs- und Handelspolitik zur Darstellung gelangt. Einstweilen konnte ich diese Beziehungen wohl andeuten, aber nicht im einzelnen verfolgen.

Bonn.

Eberhard Gothein.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung und Zuſtand der Rheinſchiffahrt im XVIII. Jahrhundert . . 2—13

Die Rheinzölle 2—4. Die holländiſchen Lizenten 4—5. Die Stapelrechte 6—9. Schiffergilden und Rangfahrten (Beurten) 9—10. Der Schiffahrtsbetrieb 11. Der Einfluß des Verkehrs auf die Volkswirtſchaft 11—13.

Erſtes Kapitel. Die Revolution . . . . . 13—29

Die Anordnungen der neuen Behörden 13—14. Die Douane und die Fruchtſperre 15—16. Die Freihäfen 17—18. Die Konkurrenz des rechten Ufers 18—20. Die Gewerbefreiheit der Schiffahrt 21—23. Die Frachten 24—26. Vorläufige Verſuche einer Reform der Waſſerzölle 26—28.

Zweites Kapitel. Der Oktroivertrag . . . . . 29—42

Verhandlungen des Raſtatter Kongreſſes 29—32. Der Talweg als Grenze 33. Verhandlungen in Regensburg 34—35. Abſchluß des Oktroivertrages 36. Das Verwaltungsſyſtem des Oktroivertrages 36—37. Der Tarif 37—38. Verwendung der Einkünfte 38—39. Die Stapelrechte 39—40. Gilden und Kleinſchiffer 40—41. Die Durchführung des Vertrages 42.

Drittes Kapitel. Das Kaiſerreich und die Rheinſchiffahrt . . . . . 42—64

Coqueberts Beamten-Inſtruktionen 43. Der Generaldirektor Eichhoff 44. Die Beſchränkung der Schifferzahl 45. Einrichtung der Gilden 46—48. Die Schiffer auf den Nebenflüſſen und die Kleinſchiffer 49—51. Die Jachtenſchiffer 51—53. Frachtenbildung in Holland und am Rhein 54—56. Einſchränkungen der Stapelrechte 54—58. Die Übernahme des ganzen Oktroi durch Napoleon 59. Napoleons holländiſche Politik 60—62. Rückgang des Verkehrs und Reformpläne 62—64.

Viertes Kapitel. Die Rheinſchiffahrt auf dem Wiener Kongreß . . . . 64—82

Die Zentralverwaltung am Rhein 64, 65. Der Artikel V des Pariſer Friedens 65. Die Kongreßmitglieder und ihre Schiffahrtsintereſſen 66—67. Der Clancartyſche Antrag 68. Die holländiſche Diplomatie und das jusqu'à la mer 69. Die Einſetzung einer Zentralkommiſſion 71—73. Die Regelung des Oktroi 74. Aufhebung der Stapelrechte 74—78. Aufhebung der Gilden 78—79. Behandlung der Neben-

Digitized by Google

Seite

flüsse 79. Die Bestimmungen über gemeinsame Ströme 80. Verhalten in der Frage der Transitzölle 81—82.

Fünftes Kapitel. Der Streit um die Befreiung des Rheins . . . . 82—140

Allgemeiner Optimismus 82. Kanalpläne 83—85. Absicht der sofortigen Stapelaufhebung 85—86. Das neue Kölner Programm und Humboldts Auslegung der Akte 87—90. Vorstellungen bei der Regierung 91—92. Das niederländische Zollgesetz 92—94. Die ersten Verhandlungen der Zentralkommission bis zu Hardenbergs Reise an den Rhein 94—100. Hardenberg für das Kölner Programm 101 bis 102. Die Stellung der einzelnen Uferstaaten 102—104. Die öffentliche Meinung 105—106. Stapel und Transitzölle als Pressionsmittel gegen das deutsche Hinterland 106—109. Fortsetzung der Kämpfe in der Zentralkommission und am Bundestage 109—115. Der Veroneser Kongreß, die Großmächte und die Rheinschiffahrt 115—117. Neue Männer. Die Kohlenschiffahrtsfrage 118—120. Preußens Ausscheiden und die Umstimmung der Süddeutschen 121—124. Umfrage bei den Handelskammern über die freie Durchfahrt 125—127. Der Kölner Versuch einer Rhein-Seefahrt 127—129. Beilegung des Streites mit Holland durch Motz 129 bis 133. Die belgische Revolution 133—134. Die Entschädigung Kölns 134—136. Die Rheinschiffahrtsakte 136—140.

Sechstes Kapitel. Der Schiffahrtsbetrieb und seine Ergebnisse . . . 140—171

Die Wirksamkeit der Schiffergilden 140—143. Die freien Schiffer und die Hilfsgewerbe 143—146. Die Assekurationsgesellschaft 146—150. Die Rangfahrten 150—152. Die Verbindung mit Antwerpen 152—154. Schiffahrt auf den Nebenflüssen. Kohlentransport 155—159. Die ersten Ottroiermäßigungen 159—162. Die Frachtenhöhe 162—166. Wirkungen auf die Volkswirtschaft. Getreidehandel, Holz und Wein, Kolonialwaren 166—169. Der Gesamtverkehr 170—171.

Siebentes Kapitel. Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf dem Rhein . . . . . 171—199

Die Jachtenschiffahrt 171—175. Vorläufige Versuche mit der Dampfschiffahrt 176—178. Die Gründung der niederländischen Gesellschaft. Probefahrt des Seeländers 178—182. Vorläufige Versuche mit der Schleppfahrt 183—184. Gründung der preußischen Gesellschaft 185—188. Die Dampfschiffahrt am Oberrhein, Fusionen 188—190. Der Kampf mit den Schiffergilden 190—194. Einwirkungen auf Handel und Verkehr 194—195. Weiteres Verhalten der Regierungen 195—197. Erste Konkurrenzunternehmungen 198—199.

Achtes Kapitel. Die Durchführung der Rheinschiffahrtsakte und die Beurtfahrten . . . . . 199—220

Die Vermehrung der Schiffer 199—200. Neue Bestimmungen über Patente und Steuerleute 200—201. Konkurrenz der Rheinstädte und die Beurtfahrten 202 bis 207. Der Kampf um den Niederrhein zwischen Köln und Holland 207—211. Der Kölner Rheinschiffahrtverein und der Sturz der alten Handelskammer 211—214. Die neue Handelskammer. Ludolf Camphausen 214—218. Das Sinken der Frachten 218—220.

Digitized by Google

Seite

Neuntes Kapitel. Die Verkehrspolitik der Rheinuferstaaten von 1831—1848 . . . . . 220—245

Der Oktroi nach der Rheinschiffahrtsakte 220—221. Die Differential-Wasserzölle 221—223. Die Tarifkämpfe im Zollverein 224—229. Anträge auf Aufhebung des Oktroi 229—231. Schiffahrtsabgaben auf den Nebenflüssen 231—232. Der Bibricher Überfall 233. Verhalten der Niederlande 233—236. Der niederländische Schiffahrts- und Handelsvertrag 237—239. Neue Versuche mit der Rhein-Seefahrt 239. Die Wasserverbindung mit Antwerpen 240—242. Die Eisenbahn nach Antwerpen 242—244. Der belgische Handelsvertrag 244—245.

Zehntes Kapitel. Der Kampf der Verkehrsmittel . . . . . 246—280

Die alten Dampfschiffahrtsgesellschaften 246—247. Die Düsseldorfer Gesellschaft. Konkurrenzkampf und Kartell 248—250. Die Dampfschlepper auf dem Waal 250—252. L. Camphausen und die Kölner Schleppfahrt 252—254. Ausbildung der Schleppfahrten, Opposition der Schiffer 254—262. Die Schifferunruhen im Jahre 1848 262—267. Die kleinen Unternehmungen seit 1848 267—269. Die ersten Eisenbahnen als Zufahrtstrecken für den Strom 270—271. Siegreiche Konkurrenz der Eisenbahnen am Oberrhein und den Nebenflüssen 271—274. Konkurrenz der Längsbahnen mit dem Wasserweg 274—275. Gestaltung des Gesamtverkehrs unter der Konkurrenz 276—277. Gestaltung des Warenverkehrs im einzelnen. Kolonialwaren, Getreide, Holz, Erze, Kohlen 277—279. Die leitenden Persönlichkeiten 280.

Elftes Kapitel. Der Verfall und die Aufhebung der Schiffahrtsabgaben . . . . . 280—297

Die Rheinzölle als Abart der Eingangs- und Transitzölle 280. Bestrebungen zur Regelung der Binnenschiffahrt im Jahre 1848 281—285. Der Binnenschiffahrts-Gesetzentwurf und sein Scheitern 285—287. Aufhebung der Abgaben in den Niederlanden 288—289. Der Kampf gegen die Abgaben in Deutschland 289—290. Ermäßigung der Abgaben nach Aufhebung der Transitzölle 291—293. Die Rekognition 293—294. Stellung der einzelnen Uferstaaten zu den Schiffahrtsabgaben und die Aufhebung im Jahre 1866 294—295. Die neue Rheinschiffahrtsakte 295—297.

Rückblick . . . . . 297—305

Berichtigung.

Durch ein Versehen haben die Kapitel VI und VII die Überschrift Fünftes und Sechstes Kapitel erhalten.

Digitized by Google

Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert.

Von

Eberhard Gothein.

Digitized by Google

Einleitung.

Man mag wohl von einer wirtschaftlichen Knechtschaft des Rheines bis zum Beginne des 19. Jahrhunderts, der erst allmählich im Laufe desselben die Befreiung gefolgt ist, sprechen. Zwar war durch Reichsbeschlüsse und Wahlkapitulationen stets die Freiheit des Verkehrs auf den Wasserstraßen ausgesprochen worden, darunter war aber doch nur verstanden, daß auf diesen wie auf den Landstraßen jedermann zugelassen sein sollte, — eine Freiheit, die tatsächlich durch das alleinige Anrecht der Schiffergilden auf gewerbsmäßige Frachtvermittlung wieder aufgehoben wurde —, und daß der Strom völligen Frieden genießen sollte, — ein Versprechen, das in ernsten Kriegszeiten nie gehalten wurde. Außerdem war ausdrücklich dem Kaiser das Versprechen abgenommen, daß er keine neuen Wasserzölle bewilligen oder zulassen werde. Durch dieses Verbot war zugegeben, daß ursprünglich dem Kaiser das Recht zustand, solche Zollrechte zu verleihen, aber seit langem hatte er selbst den Versuch unterlassen müssen, dieses Recht geltend zu machen. Vergebens hatte die Stadt Köln mehrmals versucht, in den Besitz eines eigenen Zolles mit Hilfe des Kaisers zu gelangen; gegen den Widerstand der Landesherren, die an der Rheinfahrt und an den bestehenden Zöllen interessiert waren, waren auch die kaiserlichen Privilegien nicht aufrecht zu erhalten. Noch einmal hatte Kaiser Ferdinand II. in den Zeiten seiner größten Macht sogar einen Reichszoll, an dem die Stadt beteiligt sein sollte, in Köln errichten wollen, aber er hatte vor dem einmütigen Widerstand der Kurfürsten zurückweichen müssen[1]. Nicht von allen vorhandenen Zöllen konnte man den ursprünglichen Rechtstitel mehr erweisen, aber wie überall im öffentlichen Recht des Reiches galt der unvordenkliche Besitz als hinreichend. Auch war die Anzahl so groß, daß sie kaum noch eine Vermehrung duldete; bestanden doch 32 anerkannte

[1] Nach den Akten des Kölner Stadtarchivs.

Digitized by Google

Zölle von Straßburg bis zur holländischen Grenze, und zumal auf der Strecke von Mainz bis Köln hatte der Schiffer kaum etwas anderes zu tun, als von einer Zollstätte zur anderen zu fahren, um hüben und drüben seinen Goldgulden für jedes Zollfuder zu entrichten.

Die vier Kurfürsten am Rhein beanspruchten die oberste Aufsicht über den Strom und die Schiffahrt. Ihnen und ihren Domkapiteln gehörte die Mehrzahl der Zölle; auch das große niederrheinische Territorium Cleve-Berg erhob nicht den Anspruch, zu ihren Kapitelstagen zugezogen zu werden, die regelmäßig zu Bingen abgehalten wurden. Hier wurden gemeinsame Anordnungen getroffen, der Zustand des Fahrwassers, für das eine schmale Rinne, mindestens von 12 Fuß Breite, offen gelassen werden sollte, wurde hier begutachtet, Streitigkeiten, die sich aus dem Betrieb der Schiffahrt ergaben, wurden entschieden. Die Städte, die einst im 13. Jahrhundert durch ihre Bündnisse die Regelung dieser Dinge mitbestimmt hatten, waren schon seit dem 14. Jahrhundert hierin völlig machtlos; ganz vergebens haben sich die Städtetage gewehrt, als im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts bei der allgemeinen Preissteigerung die Besitzer der Zölle die Gelegenheit ergriffen, die Tarife ungemessen in die Höhe zu schrauben[1]. Immerhin hatten sich die Kapitelstage, ehe sie gegen das Ende des 17. Jahrhunderts einschliefen, manche Verdienste erworben: unrechtmäßige Zölle, die in langdauernden Kriegszeiten immer wieder auftauchten und willkürliche Zollverlegungen waren von ihnen abgestellt, jene Versuche des Kaisers, neue Zölle zu eigenem Nutzen oder zur Belohnung ergebener Anhänger einzuführen, waren zurückgewiesen worden; einmal nach dem Dreißigjährigen Kriege hatte man die Zölle, wenn auch nur vorübergehend, ermäßigt und sofort den volkswirtschaftlichen Nutzen verspürt[2].

Die schwerste Belastung war man aber nie imstande gewesen, zu beseitigen: die holländischen Licenten. In dem Kampf gegen die aufständischen Niederlande hatte zuerst Alba allen Handel nach Holland und Seeland gesperrt und, wie die Städte schon 1575 klagten, den Paß zu den Hansestädten und von diesen in das Reich und an den Rheinstrom gänzlich verlegt. Im Wetteifer haben darauf die beiden kriegführenden Parteien die Licenten, Kriegsabgaben für die Erlaubnis, Handel zu treiben, eingeführt. Den Niederlanden gewährte dieses System die beträchtlichsten Handelsvorteile; es fehlte hier zwar nicht an einer strengeren Partei, die es für eine große Schande erklärte, den Feind selber zu speisen und ihm Munition

[1] Häberlin VIII, 346, 638; IX, 7; XVIII, B. X.

[2] Die Originalakten der Kapitelstage im Koblenzer Staatsarchiv. Einzelne Auszüge bei Windscheid, De stapula. 1773.

Digitized by Google

zuzuführen, aber der Erfolg gab den Kaufleuten Recht, die die Unmöglichkeit einer wirksamen Sperre behaupteten und den Vorteil nach der Lehre der Fabel, wenigstens mit den Konkurrenten teilen wollten[1]. Mit voller Schwere hingegen war dieses System sofort auf das deutsche Hinterland gefallen. Noch eben hatte Köln eine Nachblüte seines Handels erlebt, als sich ein beträchtlicher Teil der Antwerpener Großkaufleute, um Albas Bedrückungen zu entgehen, vorübergehend hierher gezogen hatte, jetzt verlor es im Laufe weniger Jahre den Hauptteil seines Eigenhandels. Umsonst war auf den Reichstagen über diese neue Beschwerung bitter geklagt worden, den Protesten fehlte der Nachdruck der wirklichen Macht, und die Vermittlungsversuche, die das Reich und der Kaiser, um im eigenen Interesse aus dieser Notlage herauszukommen, unternommen hatten[2], scheiterten kläglich. Seitdem hatten die Generalstaaten dieses System willkürlicher Transitzölle beibehalten; es war ihr brauchbarstes Mittel geworden, um den Verkehr auf dem Rhein nach ihrem Willen zu regulieren und die deutschen Kaufleute vom aktiven Handel nach Belieben auszuschließen. Es wurde ihnen dies um so leichter, als die Scheldesperre, die vollends durch den Westfälischen Frieden völkerrechtlich festgestellt war, Deutschland seinen in früherer Zeit wichtigsten Verkehrsweg verlegte und es allein auf die holländische Verkehrsvermittlung verwies.

Die Rheinlande aber haben sich bald selbst des Gedankens einer Beteiligung an einem Markte, der über Holland hinaus liege, völlig entwöhnt. Es wäre irrig, anzunehmen, daß die Kaufleute in den rheinischen Städten im 17. und 18. Jahrhundert die holländische Handelsvormundschaft unwillig ertragen hätten, nachdem noch am Ende des 16. Jahrhunderts ein Kölner der Vorkämpfer der Hanse für die alte Handelsstellung in England gewesen war. Während dieser Zeit ist bis zum Abschluß des nordischen Krieges der Besitz der Ostseehäfen der Wunsch Preußens gewesen, um durch sie zum Anteil am Weltverkehr zu kommen, Schwedens, um das Hinterland davon abzusperren; so war er der wichtigste Gegenstand der hohen Politik; am Rhein konnte von etwas Ähnlichem nicht die Rede sein. Von Holland die fremden Waren zu beziehen, Holland zum guten Abnehmer zu haben, erscheint durchweg Fürsten wie Kaufleuten als das naturgemäße und vorteilhafteste Verhältnis, und sogar der Neid ist verstummt. Auch die Plätze, die jetzt neu in die Höhe kommen, weil sie sich den neuen Formen des Handels und der Industrie eröffnen, wie Krefeld

[1] v. Meteren (1614) XII, 617; XIV, 76, 3.
[2] Häberlin X, 386.

Digitized by Google

und Mannheim, wollen garnichts anderes als Filialen Hollands sein[1]. Die alten Großstädte aber zogen sich überhaupt freiwillig auf das bequeme Altenteil des Kommissionshandels zurück und begnügten sich mit der Rolle des Agenten. Diesen Zweig des Geschäftes sich aber auch allein zu sichern, wird das einzige Ziel, dem Köln und Mainz noch nachstreben.

Ihm mußte vor allem, je länger je mehr, das Stapelrecht dienen, jenes verhängnisvolle Privileg, um dessen Erwerb und Behauptung sich die Handelsgeschichte der Städte Köln und Mainz und des ganzen Rheines recht eigentlich dreht. Nach dem Grundsatz falscher historischer Erklärung, daß Mißbräuche insgemein einst vernünftig, Hemmnisse einst förderlich gewesen seien, hat man oft angenommen, daß die erzwungene Umladung sich aus den Verschiedenheiten der Wasserstraße erkläre, und daß das Stapelhalten — der Zwang, mehrere Tage hindurch die Waren, ehe sie zu weiterer Versendung freigegeben werden, im Kaufhaus der Stadt feilzubieten — eine weise Maßregel mittelalterlicher Städtepolitik gewesen sei, um einen großen Markt zu schaffen. Solche Gründe sind allerdings oft angeführt worden, als man im 19. Jahrhundert dem Stapelrecht noch eine kurze Lebensfrist verschaffen wollte; frühere Zeiten haben offenherziger sich nur auf den Standpunkt des erworbenen Rechtes gestellt, und die hartnäckigen Kämpfe um den Stapel sind damals nur mit juristischen Waffen geführt worden. Das ganze Mittelalter hindurch ist die Schiffahrt ununterbrochen auf dem ganzen Rhein auf- und abwärts gegangen; es war vielleicht das bewunderte Vorbild Venedigs, das den Verkehr der Fremden untereinander in Venedig und den Handel derselben über Venedig hinaus ohne besonderen Widerstand aufzuheben gewußt hatte, was Köln zur Nachfolge gereizt hatte. Als der Streit über die Reichsfreiheit der Stadt entbrannt war, hat der Erzbischof Konrad von Hochstaden, 1259, wohl nur als eine glänzende lockende Aussicht, die er eröffnete, das erste Stapelprivileg gegeben, wonach kein Kaufmann über Köln hinaus weder zu Wasser noch zu Lande gehen dürfe. Es blieb trotz der üblichen Berufung auf altes Herkommen nichtig, zumal der Erzbischof überhaupt kein Recht besaß, solche Privilegien zu erteilen. Als dann die Stadt sich von Kaiser Karl IV. mit anderen Rechten auch dieses bestätigen ließ — denn was besiegelte die Reichskanzlei damals nach Entrichtung hoher Gebühren nicht! —, hob doch schon im nächsten Jahr, 1356, auf den Einspruch der Kurfürsten der Kaiser die Bewilligung wieder auf. Dieser Vorgang hat sich

[1] Für Krefeld Hinze und Schmoller, Seidenindustrie, für Mannheim meine Abhandlung über Mannheim im ersten Jahrhundert seines Bestehens.

Digitized by Google

dann noch mehrmals wiederholt. Zuletzt hat nochmals mitten im Dreißigjährigen Kriege, 1635, Ferdinand II., als er den an Köln verliehenen Zoll nicht halten konnte, der Stadt den Stapel bestätigt, aber die Vorstellungen der gesamten Kurfürsten über Bruch der Wahlkapitulation waren so lebhaft, daß Ferdinand III. sich weigerte, das Privileg nochmals zu bestätigen. Trotz dieser Wachsamkeit der Rheinuferstaaten waren jedoch die Kölner auf anderem Wege ganz allmählich in den Besitz dieses Rechtes gelangt. Sie hatten gegen das Ende des 15. Jahrhunderts mit den holländischen Seestädten, von denen ihnen die wichtigste Ware der Bergfahrt, der Hering, kam, Verträge geschlossen[1], wonach die Zubereitung der Heringe geregelt wurde: in Köln sollten sie erst umgepackt und die Tonnen geeicht werden; die Stadt übernahm dafür auch die Garantie für die richtige Sortierung und die Regreßpflicht. Schon 1509 erkannte zunächst der Kurfürst von Köln diese Ordnung an, und die Stadt vertrat sie auch auf den Kapitelstagen der nächsten Jahrzehnte mit dem Hinweis auf die Vorteile, die der Handel und die Konsumenten aus der erhöhten Sicherheit zögen. Die Kölner Botschafter versicherten dabei regelmäßig, daß die Verpflichtung zum Ausladen nicht weiter als auf die Heringe und die anderen sogenannten Bentwaren, Butter, Käse, Bücklinge, ausgedehnt werden solle; allein allmählich wurde eine Ware nach der anderen, namentlich der Wein und, als mit der Ausbildung der holländischen Handelsmacht die Kolonialwaren an Bedeutung gewannen, auch diese als stapelpflichtig zugezogen. Seit dem 17. Jahrhundert durften überhaupt nur noch wenige Güter, bei denen sich die Umladung von selbst verbot, Mühlsteine und Traß, von Andernach aus in demselben Schiffe an Köln vorbeigeführt werden. Solche Waren, die vom Stapel frei gelassen wurden, wie Salz und Getreide, mußten jetzt wenigstens „auf einen anderen Boden gesetzt werden". Nur ganze Schiffsladungen, die dem Schiffseigentümer selber gehörten, waren von der Umladung ausgenommen, aber in einer Zeit, die fast nur Stückgutverkehr kannte und in der ganz regelmäßig Handel und Frachtgeschäft getrennt waren, besagte diese Ausnahme nicht viel. Jülich-Berg beanspruchte außerdem für die bereits erkauften Güter seiner Untertanen, auch wenn sie als Stückgüter mit anderen vermischt waren, dieselbe Freiheit, was zu unablässigem Hader mit dem Kölner Rat Anlaß gab[2]. Im übrigen sollte der Absicht der Kölner gemäß der Stapel gerade dazu dienen, um Kauf und Verkauf außerhalb der Kaufhäuser der Stadt möglichst zu verhindern.

[1] Diese und die vorhergehenden Korrespondenzen im Kölner Stadtarchiv.

[2] Die einzige brauchbare Schrift über den Stapel: Windscheid, Commentatio de stapula, 1775, verdankt diesen Streitigkeiten ihren Ursprung.

Digitized by Google

Von jeder Ware, die hierher, nach dem Gürzenich und dem Fischkaufhause, geführt wurde, verlangte man den Eid, daß sie weder bestellt noch verkauft sei; dadurch war der Grundsatz, der überall für den inneren städtischen Markt galt, den Fürkauf zu verhindern, auch für den Großhandel zu Gunsten eines Umschlagsplatzes proklamiert. So war man auch wieder darauf zurückgekommen, allen Handel von Gast zu Gast unmöglich zu machen: alle Waren, die über die Stapelzeit in Köln zum Verkaufe lagern sollten, durften nur hinter Kölner Agenten gelegt und von ihnen verkauft werden.

Man mag erstaunen, daß die Stadt in den Zeiten ihres tiefen Verfalls Ansprüche durchzuführen vermochte, die sie in der Zeit ihrer höchsten Blüte vergebens erhoben hatte. Der unsterbliche Prozeß vor dem Reichskammergericht, den die vier rheinischen Kurfürsten mit ihr führten, der nach zeitweiliger Unterbrechung im Jahre 1714 aufgenommen und beim Untergang der Reichsfreiheit noch immer so weit wie im Anfang von seinem Ende entfernt war, wirkte allerdings so gut wie eine Sicherung ihres Besitzstandes. Sonst besaß Köln nur Zwangsmittel in seinen eigenen Mauern: ein Schiffer, der den Stapel gebrochen, wurde nicht mehr am Werft zugelassen, ein Kaufmann vom Kaufhause ausgeschlossen. Dieser Gefahr aber wollte sich niemand aussetzen, und deshalb blieb auch die bergische Konkurrenzgründung auf dem anderen Ufer, Mülheim, das Kölner Altona, über das man sich unablässig seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts beschwerte, von geringer Bedeutung. Und wenn Kaufleute, die sich nicht fügen wollten, immer wieder den Stapel zu Lande umfuhren, so war das unbequemer und oft kostspieliger als der Stapel selber. Auch war es nicht bedeutungslos, daß die Schiffergilden ihren Rechtswohnsitz in Köln hatten, so gering im übrigen die Macht des Rates über sie war. Außerdem waren die Holländer gegen den Stapel völlig gleichgültig; sie empfanden seine Belästigungen nicht; es war eher eine Bequemlichkeit für sie, die Waren an den Kölner Spediteur zu adressieren und ihm die weitere Versendung zu überlassen. Diese klugen Großhändler sahen außerdem ganz deutlich, daß eben über diesem Privileg Köln seinen Eigenhandel eingebüßt und seine Kaufleute zu Agenten geworden waren, also zu Leuten, die von ihnen selber abhängig waren. Die einzige Ware aber, die der Holländer im Oberlande selber einkaufte, das Langholz, ging im Floß ohne Umschlag an Köln vorbei. Schließlich mag man sogar trotz aller großen Worte am Ernst der rheinischen Territorialfürsten bei der Bestreitung des Stapels zweifeln. Denn wo es anging, suchten sie in ihren Landen ein Gleiches zur Ausbeutung der Nachbarn zu tun. Mann-

Digitized by Google

heim, das von seinem Gründer Karl Ludwig zu einer Stätte des freien Verkehrs bestimmt worden war, sollte später nach seiner Wiedererbauung durch den Besitz des Neckarstapels gefördert werden; vor allem aber war der Mainzer Stapel in der Hand des Kurfürsten mindestens ebenso lästig, als der Kölner in der Hand des Rates. Völlig gleichlaufend hatten sich die Stapelrechte der beiden Städte entwickelt. Nach vergeblichen Anläufen in der freistädtischen Zeit hatte Mainz, hierin günstiger gestellt als Köln, unter Kurfürst Berthold einen unanfechtbaren Rechtsanspruch auf den Stapel erhalten. Es war eine Belohnung, die der Kurfürst in der Zeit seiner erfolgreichen reichsreformatorischen Tätigkeit sich ausbedungen hatte, zugleich wohl auch ein Trost für die Stadt an Stelle der verlorenen Reichsfreiheit. Dennoch ist auch hier während des ganzen 16. Jahrhunderts mit dem Umladezwang mild verfahren worden, erst nach dem Dreißigjährigen Kriege hat man die Zügel straffer angezogen. Darüber gerieten Kurpfalz und Kurmainz hart aneinander, da Karl Ludwig Mannheim durch den Mainzer Stapel so gut wie abgesperrt sah; auch hat man später dem oberrheinischen, wenig bedeutenden Verkehr einige Erleichterung gewährt. Der Mainzer Stapel richtete sich viel mehr gegen Frankfurt, das hier als lästiger Nachbar und Emporkömmling angesehen wurde und von dem man immer wieder den Meßverkehr abzulenken suchte.

Durch den Umladezwang waren auch die Schiffergilden erst recht gefestigt worden. Köln hat die seinigen, je eine für den Ober- und den Niederrhein, überhaupt erst im 16. Jahrhundert im Zusammenhang mit den Stapeleinrichtungen erhalten, und die alte Mainzer Zunft der Steuerleute hat ihre feste Organisation als Schiffergilde auch erst durch Kurfürst Berthold, der noch als Domdechant ihr die Ordnung im Jahre 1468 gab, erhalten. Die Mainzer Schiffer bildeten im wesentlichen eine städtische Zunft, während die beiden Kölner Gilden ihre Mitglieder namentlich am Niederrhein bis nach Holland hinein sitzen hatten. Beständig war deshalb zwischen den Kurfürsten und der Stadt Köln Streit über die Kompetenzen; die Schiffer selber erkannten die Autorität der Stadt selten an; nur die Vereinbarung der Frachten geschah unter ihrer Obhut und wurde von ihr verkündet. Im wesentlichen hat ein im Jahre 1719 aufgestellter Tarif während des 18. Jahrhunderts gegolten, nicht ohne daß hier wie in Mainz wiederholt über wechselseitiges Unterbieten von den Schiffern geklagt wird. Den Schiffern der kleineren Orte wurde, soweit sie nicht in den großen Gilden aufgenommen waren, nur die Beteiligung an der Personenbeförderung und die Kleinschiffahrt, d. h. der Verkehr der Zwischenhäfen überlassen, während die Großschiffahrt, der Verkehr von einem Stapelort zum anderen,

Digitized by Google

vielfach noch dadurch begünstigt war, daß es verboten war, Ladungen auf der Fahrt aufzubrechen oder umzuladen. Von den Stapelorten aus gingen alsdann die Marktschiffe zu bestimmter Zeit als die wichtigste Form der Lokalschiffahrt[1]. Frankfurt zumal war außer der Meßzeit für seinen Wasserverkehr fast allein auf das Marktschiff angewiesen. Der feste Fahrplan, die Sicherheit, daß das Schiff zur bestimmten Stunde, wie auch seine Ladung sei, abgehen müsse, machte die Marktschiffe beliebt; den gleichen Grundsatz suchte man seit dem Westfälischen Frieden auch in der großen Schiffahrt mit den sogenannten Rang- oder Beurtfahrten durchzuführen. Die Klagen über Unregelmäßigkeit in der Lade- und Lieferzeit waren so allgemein, daß die Kaufleute hier vor allem Abhilfe wünschten, allein gerade in diesem Punkte ließen auch die Rangfahrten zu wünschen. Die Hauptsache bei ihnen war, eine bestimmte Reihenfolge der Schiffer, in der sie fahren sollten, festzustellen. Dabei kam es tatsächlich meist auf den Ausschluß lebhafterer Konkurrenz unter den Zunftmitgliedern selber hinaus. Die Beurten wurden daher stets von den nicht beteiligten Schiffern und meistens auch von den Kaufleuten, die ihnen mit Recht die Verteuerung der Frachten zuschrieben, bekämpft. Nach manchen Schwankungen bestand seit dem Ende des 17. Jahrhunderts als die wichtigste dieser Fahrten die zwischen Köln und Holland, auch am Oberrhein zwischen Mainz und Straßburg war von Mainz aus eine solche eingerichtet. Hier war die Absicht ganz deutlich, den bescheidenen Rest dieses oberrheinischen Verkehrs in die Hände weniger, meistens auch recht dürftiger Schiffer zu bringen. Auf dem Mittelrhein dagegen, wo die beiden großen Gilden von Köln und Mainz sich Konkurrenz machten, waren alle Versuche, sie zu einer gemeinschaftlichen Beurtfahrt zu vereinigen, vergeblich.

Selbstverständlich besaß die Zunftverfassung auch ihre sehr beträchtlichen Vorteile; die Ausbildung des Schiffers, die bei dem jämmerlichen Zustand des Fahrwassers von höchster Wichtigkeit war, wurde durch sie stets genügend gewährleistet; und wenn zwar endlose Klagen über Unpünktlichkeit und Überteuerung, sehr wenige aber über Unehrlichkeit laut werden, so ist auch das wesentlich dem strengen Geist der Genossenschaft zugute zu schreiben. Im übrigen aber zeigt sich der Eigennutz verknöcherter Korporationen, freilich eine Sünde, die im 18. Jahrhundert allgemein ist, bei ihnen im höchsten Maße, und die Versuche der Obrigkeiten, mit oft sehr drastischen Gewaltmitteln diesen etwas einzuschränken, glückten selten. Dem Schiffer lag immer daran, die Einzelpreise hoch-

[1] Bettgenhäuser, Die Marktschiffahrt.

Digitized by Google

zuhalten; wenn er sich das Nötige verdient hatte, feierte er. Die Fahrten waren so wie so außerordentlich langsam: von Köln bis zu einem holländischen Hafen rechnete man sechs Wochen, von Mainz bis Straßburg die gleiche Zeit: das Fahrwasser, überall verwahrlost und zum großen Teil von den Fischern verbaut, litt nur Fahrzeuge von geringem Tiefgang — hört man die Kaufleute, so waren für die Vorteile des Handels schon die vorhandenen viel zu groß, denn je größer das Schiff, um so länger dauerte es, bis es mit Stückgütern gefüllt war und sich der Schiffer zur Abfahrt entschloß. Der Leinpfad, der einzige Entgelt, den die Regalherren für die Zölle leisteten, war in mangelhaftem Zustand und verlief bald auf dem rechten, bald auf dem linken Ufer. Oberhalb Oppenheim hörte er so gut wie auf, und der Schiffer mochte sehen, wie er sich in dem Gewirr der Schlingen und Altwasser auf der schmalen, oft wechselnden Fahrrinne mit den Segeln behalf. In der Beurtfahrt machte der Schiffer nur einmal, außerhalb derselben gewöhnlich nicht mehr als zweimal im Jahre die Reise auf seiner Stromstrecke. Auf den Seitenflüssen ging, da man sich mit den kleinsten Schiffsgefäßen begnügte, allerdings die Fahrt sehr hoch hinauf, im übrigen waren die Zustände auf ihnen die gleichen. Nur eine, für jene Zeit glänzende, Ausnahme ist zu nennen: der preußische Staat hatte die Ruhr schiffbar gemacht; selbst auf einen gelinden Zwang mit bewaffneter Exekution gegen die widerstrebende Reichsabtei Werden war es ihm dabei nicht angekommen. Und so gefahrvoll, ja abenteuerlich die Fahrt durch die natürlichen Felsengen und an den vielen Mühlen vorbei auch war, so hatte sich doch schon ein bescheidener Absatz von Steinkohle am Niederrhein entwickelt.

Durch diese Transportverhältnisse wurde nun die gesamte Gliederung der Volkswirtschaft im deutschen Westen und Süden bestimmt. Bei einer so maßlosen Verteuerung der Frachtkosten konnten nur noch wenige Waren vom Verkehr aufgenommen werden, alle übrigen mußten im Produktionsgebiete selber verkauft werden. Auch die übrigen Maßregeln der territorialen ebenso wie der städtischen Wirtschaftspolitik hatten absichtlich oder unabsichtlich den Erfolg gehabt, die einzelnen Gebiete in sich abzuschließen. Die Beziehungen des Oberrheins zum Niederrhein waren viel dürftiger geworden, als sie es bis zum 16. Jahrhundert gewesen waren. Schon im Anfang des 16. Jahrhunderts hatte Markgraf Christoph von Baden die Pfälzer Nachbarn vor weiteren Belastungen des Verkehrs gewarnt: Man habe es bei Menschengedenken erlebt, wie die Elsässer Weine hierdurch vom Rhein verdrängt worden seien, man solle sich hüten, nun auch noch das letzte, das Holz, zu verdrängen. In der Tat wurde seit dem Dreißigjährigen Kriege das Holz

Digitized by Google

des Schwarzwaldes und Spessarts die einzige nennenswerte Ware der Talfahrt. Vergebens suchte der geniale Karl Ludwig von der Pfalz die Ausfuhr von Getreide und Wein aus seinem Gebiete nach den Niederlanden zu erreichen; diese Waren ertrugen die Transportverteuerung nicht mehr, vergebens gründete er in richtiger Voraussicht seiner späteren Bedeutung Mannheim; es blieb nur eine Oase des freien Verkehrs, und ebenso vergebens versuchte in den letzten Jahren des 17. Jahrhunderts der geistreiche Kölner Bürgermeister v. Beyweg eine Galeerenflotte und einen durchgehenden Handelszug auf den Rhein zu bringen —, man rückte nicht um einen Schritt vorwärts. Nur die Frankfurter Messe brachte einmal im Jahre Leben in diese öde Stille; sie war für die deutsche Volkswirtschaft dasselbe, was der Jahrmarkt für eine kleine Stadt ist. Trotzdem waren während des 18. Jahrhunderts in den verschiedensten Gegenden des westlichen Deutschlands Industrien, die auf gute Verkehrsmittel angewiesen waren, emporgewachsen. Sie waren sämtlich weit mehr auf den Absatz in die Ferne, als auf den der Nachbarschaft angewiesen; denn nach der Absicht ihrer Besitzer sollten sie lieber Geld ins Land bringen, als in der Heimat die gewohnten Kreise des Handwerks stören. Durfte doch in Köln bis zum Ende der Reichsfreiheit kein Messer verkauft werden, das nicht von einem zunftmäßigen Kölner Schmied verfertigt war, d. h. auf das er nicht wenigstens sein Zeichen geschlagen hatte; und das, während im benachbarten bergischen Lande längst eine Kleineisenindustrie für den Export in überseeische Länder arbeitete! Jene Industrien waren denn auch meistens Ableger benachbarter höher entwickelter Länder, die Breisgauer Textilindustrie war völlig abhängig von der benachbarten schweizerischen, die Krefelder von der holländischen. Oder es waren auch diese Industrien wie die Schwarzwälder Uhrmacherei und beträchtliche Teile der bergischen und westfälischen Industrien mit dem Hausierhandel verbunden, der damals seine großen Tage in der Volkswirtschaft erlebte, weil er zähe und schmiegsam sich auch mit den schlechtesten Verkehrsbedingungen abzufinden weiß. Den Wasserweg vermeiden diese hochwertigen Waren ganz. So hat das 18. Jahrhundert, das auch in der Volkswirtschaft so viele Ideen und Organisationen des 19. vorbereitet hat, doch auf dem Gebiete des Verkehrs so gut wie nichts geleistet. Die Freude am Reglementieren, die den Amtleuten und Schreibern dieser Kleinstaaten eingewurzelt war, machte sich zwar auch hier bisweilen geltend, aber sie hielt sich an der Oberfläche, dagegen waren auch wieder nützliche Einrichtungen wie die Kapitelstage in Verfall geraten. So durchaus waren die Mißbräuche miteinander verkettet, daß es unmöglich scheinen mußte, an einem einzelnen Punkte die bessernde Hand anzusetzen. Wo

Digitized by Google

aber wäre, da alle diese Gebräuche und Mißbräuche sich wieder auf den historischen Zustand des Reiches zurückführten, die Möglichkeit einer Reform von Grund aus auch nur abzusehen gewesen.

Dennoch ist nicht zu leugnen, daß sich in der Friedenszeit des 18. Jahrhunderts das westliche Deutschland im ganzen in einem behaglichen Wohlstand befunden hat, wie er eben auch bei geringem Fernverkehr möglich ist. Unter diesen Umständen mochte in der Tat der eine große unständige Markt, wie er in der Frankfurter Messe gegeben war, jeder anderen Form des Handelsumsatzes vorzuziehen sein. Schließlich muß man aber auch beachten, daß gerade die Schwäche aller dieser Staatswesen eine beträchtliche Milderung in der Durchführung ihrer Maßregeln mit sich brachte. Sieht man näher zu, so bemerkt man, daß die Zolltarife nur auf dem Papier standen, daß sich aber in Wahrheit die Zollpächter überall mit den Schiffern auf ermäßigte Pauschzahlungen abfanden — und sich gut dabei standen. Ähnliches gilt auch von den obrigkeitlichen Frachttaxen. Das war der Charakter der deutschen Kleinstaaterei jener Tage: Statt gründlicher Reformen machte eine behagliche Anarchie, in der die Großen wie die Kleinen den Grundsatz: „leben und leben lassen" befolgten, einen unhaltbaren Zustand erträglich.

Erstes Kapitel.

Die Revolution.

Die französische Revolution fegte die verrotteten Staatsgebilde des Rheinlandes hinweg, sie änderte von Grund aus die sozialen Verhältnisse, namentlich der Landbevölkerung, aber sie hat weniger als auf irgend einem anderen Gebiete auf dem des Verkehrswesens und insbesondere auf dem der Rheinschiffahrt verändert. Wohl kam es alsdann in ihrem Gefolge zu einer rationellen Neuordnung der Schiffahrt durch den Octroivertrag des Jahres 1804, die formale Ordnung derselben war seitdem für den ganzen Rhein gleichmäßig, und schon hierin lag ein großer Fortschritt gegen die frühere Zerfahrenheit; in materieller Beziehung aber war schließlich nach einigem Schwanken diese Ordnung doch wieder sehr konservativ ausgefallen, und gerade Frankreich und Napoleon persönlich haben diesen ihren Charakter bestimmt. Der Grund liegt nahe: Der Rhein war eine Grenze geworden und mußte trotzdem der Hauptverkehrsweg der Länder auf beiden Ufern bleiben. Daher suchte jeder den möglichst großen Vorteil aus dem Verkehr auf dem Rhein zu ziehen und

Digitized by Google

den Nachbarn in Abhängigkeit von sich zu bringen; namentlich aber übernahm die französische Regierung zu Gunsten ihrer beiden Departementshauptstädte, Mainz und Köln, die Ansichten über die Verkehrspolitik auf dem Rhein, die hier von altersher herrschten, so sehr sie auch mit ihren übrigen Tendenzen und mit dem Vorgehen auf allen anderen französischen Wasserstraßen in Widerspruch stehen mochten.

Die neuen Behörden, welche sofort nach der Eroberung des linken Rheinufers eingesetzt wurden, konnten kaum anders handeln, als zunächst die Reste des Verkehrs, der sich während des Krieges fast ganz vom Rhein auf den Landweg gezogen hatte, zu sammeln und für die alten Berechtigungen ihrer Städte einzutreten. So taten es die neu ernannten Handlungsvorstände von Köln und Mainz, so auch die Rhein-Kommission in Köln, auf welche die Befugnisse der alten Weinschule und des Kaufhauses Gürzenich übergegangen waren. Alles sollte auf den alten Fuß gebracht werden, die völlig veralteten reichsstädtischen Konsumtionsabgaben und der Stapel in seiner schroffsten Anwendung, wieder wurde sogar von jedem Schiffer und Kaufmann der Eid verlangt, daß die stapelhaltende Ware noch unverkauft sei. Im seltsamen Gegensatz zu diesem reaktionären Verhalten stehen nur die Formen voll schwungvoller Phrasen, die dem revolutionären Sprachgebrauch entlehnt wurden. Der Stil schwankte freilich: bis zur endgültigen Abtretung übersetzt man noch ins Deutsche, und der Maire von Köln erscheint als „der Bürger Maier", nachher handhabt man das Französische bis zu dem Punkte, wo es ausgeht und wo alsdann in den Frachtlisten „le nommé Schellfisch" erscheint. Der Kommissar der Republik, Rudler, suchte überall so schonend wie möglich zu verfahren, aber er war öfters machtlos gegen die Willkür der Generäle. Bald nach der Okkupation legte der General Olivier eigenmächtig einen Zoll auf alle Waren, die vom linken aufs rechte Ufer gingen. Der Rat wußte nichts Besseres, als einstweilen die Beträge vorzuschießen und dies durch den Handlungsvorstand der Bürgerschaft anzeigen zu lassen. — Es war das erste Aktenstück der späteren Handelskammer. — Im Dezember 1798 hatte man von den französischen Zivilbehörden die Aufhebung dieser Kriegssteuer erlangt, aber der General erklärte: An das, was die régie nationale verfüge, habe er sich nicht zu kehren, die Stadt aber habe zu gehorchen; und der Stadtrat mußte ihn höflich um Verzeihung bitten. Man erkundigte sich hierauf bei der Handelskammer in Straßburg, die auch nur den leidigen Trost gab: Nach der völligen Einverleibung werde es nur noch Douanen und keine Wasserzölle, die Frankreich nicht kenne, geben.

Gerade die Douane aber fürchtete man, und an die Wasserzölle war

Digitized by Google

man gewöhnt! Daß jedoch die Zollgrenze an den Rhein vorgeschoben wurde, war nicht zu vermeiden; in der Herstellung der völligen und ungetrennten Wirtschaftseinheit sah man in Frankreich mit Recht den größten wirtschaftlichen Fortschritt der Revolution Einen Augenblick hoffte man noch in Mainz, eine Stellung wahren zu können, wie sie das Elsaß unter dem ancien régime gehabt hatte. Die städtischen Behörden reichten Rudler Betrachtungen über die Zollgrenze ein[1], die zwar mit dem Ausdruck lebhafter Freude, daß Frankreich seine natürlichen Grenzen wiedererlangt habe, begannen aber mit der kleinlauten Klage, daß Mainz darüber zu Grunde gehen müsse und daß mit der Trennung vom Rheingau sein Weinhandel sofort dahin sei, schlossen. Sie baten inständig, die Zollgrenze einige Meilen vom Rhein zu ziehen, und sie stellten in Aussicht, daß sie alsdann bei nötiger, weiterer Begünstigung Frankfurt endlich unterkriegen würden; — denn das war nun einmal seit mehr als drei Jahrhunderten das ceterum censeo der Mainzer. In Mainz wie in Köln kam es bei der Einführung der Douane zu Zusammenrottungen, die den Stadtkassen nachträglich teuer zu stehen kamen[2]. Den Handelsstand hatte man einigermaßen beschwichtigt, indem man ihm einen Freihafen, ein entrepot réel, in Aussicht stellte[3]. Zur Ausführung gelangte dies vorläufige, unverbindliche Versprechen erst i. J. 1802. In alle altgewohnten Verkehrsbeziehungen schnitt die Douane scharf und plötzlich hinein. Daß es absoluter Widersinn, die Zollgrenze auf die Verkehrsstraße zu legen, zeigte sich auf Schritt und Tritt; war doch sogar die Geldausfuhr verboten, was jedesmal, wenn der Kölner nach Deutz, der Mainzer nach Kastel ging, eine zollamtliche Kontrolle seines Beutels erforderte. Die Verfolgung aller englischen Waren, und die Schikanen der Kasuistik, was als solche anzusehen sei, waren von Anfang an so lästig auf dem linken Ufer, wie sie es nach der Verhängung der Kontinentalsperre allgemein werden sollten. Wenigstens den gewöhnlichen Marktverkehr mit frischen Lebensmitteln sah man sich bald genötigt zu erleichtern, um so schärfer hielt man aber auf dem verhängnisvollen Verbot der Getreideausfuhr[4]. Durchzuführen war es nicht; die Bewohner des Taunus und Westerwaldes und des Bergischen waren schlechterdings angewiesen auf die linksrheinische Zufuhr, der Schmuggel mußte helfen und wurde offenkundig betrieben: wer über die Mitte der Strömung sein Boot gebracht hatte, war mit der verbotenen Ladung im Sicheren, denn der Talweg

[1] Köln H. K. Diese considérations sind Bockenheimer entgangen, auf dessen treffliche Darstellung der Einführung der Maut im übrigen zu verweisen ist.

[2] Für Köln Akten des Rheinkommissariats, für Mainz Bockenheimer 342.

[3] Köln. Handelskammer. [4] Vgl. M. Lehmann, Stein Kap. 2.

Digitized by Google

bildete nach dem Luneviller Friedensschluß die Grenze. Die Mautbeamten, selber schlecht bezahlt und vom Volk so wie so als Plünderer angesehen, plünderten nun wenigstens Untertanen und Staatskasse gleichmäßig; i. J. 1802 war es soweit gekommen, daß sich, wie offiziell mitgeteilt wird, abberufene Mautbeamte in bewaffneten Banden unter Anführung von Chefs organisiert hatten. Damals verlangte der Präfekt Jollivet in einem Aufsehen erregenden Memoire „sur le Thalweg", daß der Artikel des eben abgeschlossenen Luneviller Friedens abgeändert und den französischen Mautbeamten die Verfolgung von Konterbande bis ans jenseitige Ufer gestattet werde. In den Gegenschriften, die dieses Verlangen hervorrief[1], wurde mit Recht hervorgehoben: „Der arme Landmann auf dem rechten Ufer will sich mit diesem lebensgefährlichen Schleichhandel gar nicht bereichern, er will nur nicht verhungern." Um so größer war die Erbitterung, weil man fortwährend sah, daß Getreidespekulanten, die der kleine Mann noch von altersher als seine Gegner ansah, die Ausfuhr im großen erlaubt wurde, wenn sie sich mit der Douane zu stellen wußten. Schließlich war das freilich die einzige Möglichkeit für die linksrheinischen Landschaften, ihren Überfluß los zu werden. Mit Recht wurde in jenen Schriften betont, daß mit einzelnen Freihäfen wenig geholfen sei, daß man vielmehr den ganzen Rhein als Freihafen für den Transit erklären müsse. Der Maire von Bonn, Joseph Eichhoff, stellte in seinem Schriftchen in diesem Sinne ein Normalstatut zusammen, wie sich Douane und Verkehrsinteresse vereinigen ließen. Dieser merkwürdige Mann war der Oberkoch des letzten Kurfürsten von Köln gewesen, und nachdem die Behörden des Kurstaates ihrem flüchtenden Herrn fast alle nachgefolgt waren, hatte er, der seiner kulinarischen Ausbildung in Paris eine vollständige Beherrschung des Französischen verdankte, sich als Vermittler unentbehrlich gemacht, er war zum Maire von Bonn ernannt worden und bildete nun seine diplomatischen Fertigkeiten und seine praktischen Kenntnisse weiter aus. Abgesehen von einer bei dieser Laufbahn leicht erklärlichen Eitelkeit war er ein musterhafter Beamter, ebenso kenntnisreich wie gerecht. Seine diplomatische Geschicklichkeit, der er, wie wir sehen werden, in höchst verschiedenen Zeiten den bestimmenden Einfluß auf die Gestaltung der Rheinschiffahrtsverhältnisse verdankte, ließ ihn allerdings in entscheidenden Momenten öfters im Stich. Übrigens besserten sich in den nächsten Jahren die Verhältnisse insoweit etwas, als die Förmlichkeiten der Douane, über die anfangs fast am meisten geklagt worden

[1] Betrachtungen über den gegenwärtigen Zustand der Rhein- und Moselschiffahrt von einem Freunde der Handlung, Jahr 10, u. Eichhoff, Mémoire sur les 4 départements réunis de la rive gauche du Rhin.

Digitized by Google

war, zumal man für die nötige Bekanntmachung schlecht gesorgt hatte, verringert wurden. Die Handelskammer Köln erkannte das i. J. 1805 an, und wünschte nur, daß im Freihafen dasselbe geschehe. Hier blieb die Kontrolle umständlich.

Der Erwerb der Freihafenstellung sollte in den Augen der Mainzer und Kölner eine Verstärkung des Stapelrechtes sein, das sie um keinen Preis aufzugeben dachten. Schon am 10. Thermidor des Jahres 6 (28. Juli 1798) hatte Rudler das Stapelrecht bestätigt; die Meinung, daß Köln und Mainz ohne dasselbe ihre Stellung nicht behaupten könnten, daß also Frankreichs Vorteil am Stapel hänge, wußte man sogleich den neuen Machthabern glaubhaft zu machen. Sofort setzten sich die Handelsvorstände der beiden Städte miteinander in Verbindung und kämpften nun in den nächsten Jahren vereint mit vielen Denkschriften, die immer nur jenen einen Gedanken variierten, bei der Regierung für ihr altes Vorrecht. Auch in der Öffentlichkeit fanden sie einen beredten Vertreter in dem bedeutendsten Juristen der Rheinlande, Daniels, dem bisherigen Leiter des kurkölnischen Justizwesens und Professor des Rechtes an der Bonner Akademie. Er lebte damals ohne Amt in seiner Vaterstadt Köln, bis ihn Napoleon als einen der hauptsächlichsten Mitarbeiter an seinem Justizwerk nach Paris zog. Man hat von Daniels bemerkt, daß er immer nur den einen Beruf des Juristen ohne jede politische Stellungnahme mit voller Hingebung und strenger Unparteilichkeit gepflegt habe, in der Überzeugung, daß, wie auch die Staatsverfassung wechsele, die Pflege des Rechtes unwandelbar seine Fortsetzung nehmen müsse. So hat der merkwürdige Mann, dessen Büste im Kölner Oberlandesgericht wie ein Symbol steht, mit der gleichen Hingebung, ohne daß ihn deshalb je ein Tadel getroffen hätte, den alten Kurfürsten, Napoleon, den Oraniern, die ihn als Generalprokurator in Brüssel übernahmen, dienen können, um zuletzt wieder in seine Vaterstadt zurückzukehren und als der erste Präsident des Appellhofes die Grundlagen der Rechtsprechung im Rheinland festzustellen. Von seiner politischen Parteilosigkeit aber hat er eine Ausnahme gemacht: mit einer Leidenschaftlichkeit, die nicht frei von Sophistik war, trat er jederzeit, so 1804 wie 1814 und später, für das Anrecht seiner Vaterstadt auf und suchte die Rechtsbeständigkeit und den unangefochtenen Besitz des Stapels zu erweisen. Mehr als früher in der Kontroverse zwischen dem Kölner Juristen Hamm und dem Düsseldorfer Windscheid, machte man jetzt die Gründe der Billigkeit, des praktischen Nutzens geltend: Der Stapel sollte im Interesse des ganzen Hinterlandes liegen, er entspreche den natürlichen Verhältnissen der Schiffahrt, er befördere, weil er allein den Kölner Spedi-

Digitized by Google

teuren die Gelegenheit zu Sammelladungen gäbe, die Billigkeit, die Sicherheit, ja sogar die Schnelligkeit der Versendung. Nur waren leider die Kölner und Mainzer immer die einzigen, die von diesen Vorzügen überzeugt waren. Die allgemeine Meinung blieb, daß der Stapel das Haupthindernis der Schiffahrt sei, und dies jetzt umsomehr, da die Douane in denselben Städten ihre Hauptdirektionen habe [1]. Zuerst kam, wie man behauptete, nur auf Veranlassung der Frankfurter Spediteure, auf dem Rastatter Kongreß die Aufhebung zunächst des Mainzer Stapels in Anregung, i. J. 1801 stellte die batavische Republik einen gleichen formellen Antrag bei der französischen Regierung bezüglich des Kölner Stapels, und die Reichsdeputation machte sich diese Anträge zu eigen. Mit jener ungewöhnlichen Fähigkeit des Umlernens, die den Grundzug seines Wesens ausmachte, trat der Reichserzkanzler Dalberg, der diese Verhandlungen zu führen hatte, gegen den Stapel auf, sobald es feststand, daß er nicht mehr Kurfürst von Mainz, sondern Fürstprimas in Frankfurt sein werde. Napoleon dagegen gab unzweideutig dem Minister des Inneren seine Absicht zu verstehen, keine der Interessen seiner Städte des linken Ufers zu Gunsten des rechten Ufers zu opfern [2], und schon 1801 hatte der Minister Cretet die Handelsvorstände beruhigt, daß er das Recht dieser beiden französischen Städte mit aller Energie in Regensburg werde geltend machen.

Unterdessen schickte sich der Handel, der sich seit 1798 allmählich wieder belebte, an, sich vom Stapel zu emanzipieren. Den beiden Stapelstädten erregte es großes Unbehagen, als sich i. J. 1800 in einer französischen Stadt, in Koblenz, eine Assoziation von Kaufleuten zusammenfand, um dieses zum Mittelpunkt der Versendungen zu machen und von dort ein System billiger Rangfahrten nach allen Seiten einzurichten. Aus dieser Spekulation wurde nichts, zumal die französische Regierung das Projekt nicht begünstigte; am Oberrhein kehrten sich die Straßburger Schiffer nicht mehr an das Herkommen, sie verdrängten die Mainzer Schiffer fast vollständig von dieser Strecke; die Straßburger Kaufleute stellten sich zwar prinzipiell auf die Seite des gezwungenen Umschlags, aber sie verlangten auch diese Stromstrecke im Jahre 1802 für ihre Schiffe allein [3], nachdem noch kurz vor dem Abschluß des Luneviller Friedens die beiden Handels-

[1] Betrachtungen über den gegenwärtigen Zustand der Rhein- und Moselschiff.

[2] Nach einem Briefe Chaptals vom 5. Oktober 1807 über Napoleons damalige Stellung. Köln. H. A.: „il avait manifesté son intention bien prononcée de ne sacrifier aucune des interêts de ses villes de la rive gauche en faveur de la rive droite.

[3] Bockenheimer 340 und 348.

Digitized by Google

kammern einen Vergleich geschlossen hatten, nach welchem in beiden Häfen dekadenweise — noch war man nicht zur Wochenberechnung zurückgekehrt — immer zwei Straßburger Schiffer laden sollten[1]. Weit bedrohlicher erhob sich die Konkurrenz von Düsseldorf. Die dortigen Kaufleute richteten wiederholt Denkschriften an die französische Regierung über die Aufhebung des Stapels. Köln war schon damals eifersüchtig, weil die Düsseldorfer nun auch Einfluß auf die Festsetzung der Frachttaxe verlangten, und solange Düsseldorf, bis zum Luneviller Frieden, französisch war, erreichte es in der Tat für sich eine Erleichterung, die freie Fahrt wenigstens bis Koblenz. Es wollte sie natürlich auch nachher behalten und machte öffentlich bekannt, daß die Vorbeifahrt bei Köln gestattet sei. Darauf wurde 1802 ein Düsseldorfer Schiff vom Präfekten auf dem Rhein vor Köln beschlagnahmt. Köln stellte sich auf den alten schroffen Standpunkt, daß auch alles Aufbrechen der Ladung auf der Fahrt von Holland bis Köln verboten sei; es wollte Düsseldorf auf die alte, dürftige Beurtfahrt von Köln aus, die nur sechs Teilnehmer mit zwei wöchentlichen Fahrten hatte, beschränken.

Das half einstweilen wenig, denn Düsseldorf entwickelte sich nun selber als Umschlagsplatz. Das altübliche Umfahren des Stapels von Düsseldorf nach Zündorf kam jetzt erst recht in Schwung, ebenso wie die entsprechende Manipulation zwischen Kostheim und Biebrich. Die Kölner Handelskammer ließ sich in eine bittere öffentliche Debatte mit den „Ausstreuungen" der Düsseldorfer ein und suchte, ohne viel Glauben zu finden, darzulegen, daß die Gefahr der Konfiskation außer für englische Waren in Köln nicht so schlimm sei, daß die Formalitäten auch ihr Gutes hätten, und daß mit der doppelten Umladung in Düsseldorf und Zündorf doch keine Verbilligung und Beschleunigung verbunden sei[2]. Abgesehen von dem bloßen Umfahren veranlaßten aber die Düsseldorfer, nachdem sie erst eine direkte Fahrt nach Holland eingerichtet hatten, auch einen fortlaufenden Warenzug bis Frankfurt, wobei ihnen, wie die Kölner klagten, der sehr viel bessere Zustand der Landstraßen auf dem rechten Ufer zugute kam. Wie sehr die Düsseldorfer im Vorteil waren, sieht man aus den Verhandlungen Kölns mit den Holländern über die Herstellung der Frachttaxe. Köln mußte damals (1799—1804) einen Zuschlag von 9 % zahlen, der Düsseldorf erlassen blieb. Die Holländer erwiderten kaltblütig: Wenn der Schiffer nach Köln *eine* Fahrt mache, könne er nach Düsseldorf 3 bis 4 machen und bekomme dort außerdem die Kaiserswerther und preußischen Zölle wiedererstattet.

[1] Ockhart 272.

[2] Bei Schirges 65 f.

Digitized by Google

Gegen die aufstrebende Hauptstadt des bergischen Landes fand Köln einen Bundesgenossen in der Eifersucht des clevischen Haupthafens Duisburg. Denn so war und blieb es nun einmal am Rhein, daß zwar alle Rheinhäfen einschließlich Hollands Front machten gegen den konkurrierenden Landweg von Hamburg nach Frankfurt, daß aber jeder einzelne möglichst viel Verkehr vom Nachbar ab und an sich ziehen wollte. Man mag sagen: So ist es bis auf den heutigen Tag geblieben, nur daß diese unablässige Eifersucht jetzt nicht mehr lähmend sondern anspornend wirkt. Der preußische Staat nahm seine Stellung in allen Rheinschiffahrtssachen nur mit Rücksicht auf Duisburg, wie sich denn auch die Kameralisten der dortigen Universität rühmten, daß sie das preußische Gutachten für den Regensburger Reichstag verfaßt hätten[1]. „Wenn Düsseldorf seine gigantischen Pläne gelingen, ist es auch mit Duisburgs Handel vorbei" heißt es in einem der zahlreichen Schreiben des Duisburger Handelsstandes nach Köln. Zunächst verlangte man 1800 von der preußischen Regierung einen Differenzialzoll für die Düsseldorfer Schiffe, den Struensee nicht nur bewilligte, sondern auch von freien Stücken noch erhöhte. Köln gegenüber erklärte sich Duisburg zur Anerkennung des Stapels bereit, wenn man ihm nur eine regelmäßige Rangfahrt bewillige. Selbst hieran ging Köln nur zögernd. Recht rasch hatten sich die alten Reichsstädter mit dem Stolz der Zugehörigkeit zu einem Großstaat erfüllt: als Duisburg auch einige Bedingungen stellen wollte, schrieb Köln im Jahre 1804 hochmütig zurück: „Man möge doch die Bedeutung und Macht ihres Souveräns und des klevischen in vergleichenden Betracht ziehen". Im übrigen behandelte man den weitaus wichtigsten Teil der Duisburger Schiffahrt, die Kohlenschiffahrt grundsätzlich schlecht. Die Kohlenschiffe waren zwar insgesamt stapelfrei, da sie regelmäßig nur an je einen Besteller gingen, dafür aber schloß man sie auch von allen anderen Frachten aus (1805), weil sich, wenn sie Stückladung nehmen dürften, bald kein anderer Schiffer mehr würde halten können; außerdem seien sie auch für andere Waren zu schmutzig.

Die Douane hatte dem Rheinverkehr große Erschwerungen gebracht, mit dem Stapel war, von kurzen Schwankungen abgesehen, alles beim alten geblieben, dagegen schien in den Verhältnissen der Schiffahrt die Revolution in der Tat eine grundstürzende Veränderung vorgenommen zu haben; aber binnen kurzem stellte sich auch hier heraus, daß der Wunsch fehlte, von den neuen Möglichkeiten Gebrauch zu machen, und gerade hier

[1] So die Schreiben an die Handelskammer Köln. Die betr. Akten selber Berliner Staatsarchiv, Rheinschiffahrt 29. Cf. Schirges 64 f.

Digitized by Google

erfolgte binnen kurzem eine vollständige Reaktion[1]. Durch das Gesetz vom 14. Juli 1791 war die Gewerbefreiheit auch für die Schiffahrt eingeführt worden, bei der Okkupation der Rheinlande fand selbstverständlich dieses Gesetz sogleich Anwendung, die alten privilegierten Zünfte verloren damit ihre rechtliche Existenz, aber man duldete sie unter der Hand, und als nach einigen Jahren der Präfekt von Mainz hieran Anstoß nahm, ließ man eine etwas sophistische Erläuterung durchgehen, wonach die Zunft sich nur noch für eine Privatgesellschaft, die aus der alten Korporation hervorgegangen sei, erklärte. In der letzten Zeit der kurfürstlichen Herrschaft hatten sich einige schwache Reformbestrebungen in der Schifferschaft geltend gemacht; wenn jetzt umgekehrt die Schiffer wieder nur in den äußersten Beschränkungen ihr Heil sahen, so erklärt sich das zum Teil daraus, daß man vor der Revolution auf eine beständige Steigerung des Verkehrs, bei der die alte Privilegienwirtschaft unzuträglich erscheinen mußte, rechnen konnte; jetzt dagegen suchte bei dem allgemeinen Rückgang jeder eifersüchtig sich seinen Anteil an dem Rest zu sichern. Der Umschlag in der Stimmung, sobald man das Alte, an dem man ja nur wenig hatte ändern wollen, völlig zertrümmert sah, war aber auch psychologisch erklärlich; er führte zu einer starr reaktionären Gesinnung, die bis zur Aufhebung der Zunftverfassung unbelehrbar blieb.

In Köln und Mainz selbst änderte sich allerdings nichts, nur wenige Schiffer, die man später als Eindringlinge zu verdrängen suchte[2], wagten es, hier sich außerhalb der Gilden zu etablieren, aber wo ihr Machtbereich aufhörte, machte sich der Einfluß der Gewerbefreiheit geltend. Der seltsamste Widerspruch ergab sich[3]: auf der deutschen Seite ließen die Zollbeamten nach wie vor nur den Schiffer zu, der einen Lehr- und Zunftbrief — von Zünften jetzt französischer Städte, die dort als solche nicht mehr bestanden! —, aufwies, sie forderten für jedes Schiff einen geprüften Steuermann, sie kontrollierten die Sicherheit und Verladung der Schiffe. Von alledem war seit 1798 auf dem französischen Ufer keine Rede; in den kleinen Orten wurden eine Menge Patente gelöst, man sparte den Steuermann und diese ungelernten Schiffer mit kleinen Fahrzeugen bewarben sich um die Spediteure. Weit wichtiger war es noch, daß die Nebenflüsse geöffnet wurden; Rudler hatte sofort auf der Mosel die freie Schiffahrt hergestellt, eine Menge von Schiffern kam nun aus der Mosel aber ebenso von der Nahe und der Lahn,

[1] Eckert 8 f., 62 f. Hierzu bietet das Material der Kölner H.K. manche Ergänzungen.

[2] Eckert 41.

[3] Hierüber: Betrachtungen über den gegenwärtigen Stand der Schiffahrt 1802.

Digitized by Google

auf den Rhein. Die Moselschiffer waren mit der Änderung wohl zufrieden, nur klagten sie über die vom französischen Frachtrecht vorgeschriebenen Formalitäten; „denn die meisten unter ihnen, die doch ganz brauchbare Leute seien, könnten nicht lesen. Sie würden ja in Zukunft Jahre auf einer Schule zubringen müssen!“ — eine Zumutung, die den Schiffern und ihren Auftraggebern einstweilen ganz unerhört schien. Die Kölner Handelskammer aber klagte, daß man jetzt jeden Tag neue und bisher unbekannte Formen von Schiffen auf dem Rheine sehe.

Auf dem Mittelrhein erwuchs also plötzlich eine Konkurrenz kleiner Schiffer von zweifelhafter Befähigung, ohne daß sich der Verkehr als solcher vergrößerte; anders machte sich auf dem Niederrhein die Gewerbefreiheit geltend. Hier erhob sich im Jahre 1799, als auf den Rhein überhaupt erst wieder Leben kam, ein vereinzelter Großbetrieb. Ein holländischer Schiffer, Gerret Meyer assoziierte sich mit einigen anderen, er verfügte über 12 große Schiffe, mit denen er beständig lud, ohne auf Reihenfahrt und Frachttaxen Rücksicht zu nehmen, dabei übernahm er selbständig die Spedition, was vollends unerhört war; die selbständige Stellung, die Düsseldorf ein paar Jahre lang einnahm, verhalf ihm hierzu. Gegen die Vorwürfe, daß er ein Monopol anstrebe, verteidigte er sich mit der in der Flußschiffahrt noch neuen Begründung, daß er nur wie jeder Spediteur sein Geschäft durch Intelligenz zu erweitern suche.

Allen diesen Neuerungen stand der Handelsstand noch durchaus ablehnend gegenüber. So viel Grund man von jeher gehabt hatte, mit der Überteuerung und der Langsamkeit der Schiffer unzufrieden zu sein, — eben stellte 1799 die Kölner Handelskammer mit Entrüstung fest, daß ein Mainzer Gildenschiffer von Frankfurt nach Köln zwei Sommermonate gebraucht habe —, so wenig konnte man sich doch mit der Gewerbefreiheit befreunden. Es wurde den Kaufleuten selber unheimlich dabei. Zuverlässigkeit und Ordnung schienen ihnen nun einmal untrennbar von der Gildeneinrichtung und die regelmäßige Festsetzung der Fracht durch die Beteiligten schien ihnen den wechselnden Vorteilen, die die Konkurrenz bot, noch weit vorzuziehen. Gegenüber der Verwahrlosung, in die die Schiffahrt auf dem Mittelrhein geraten war, ist ein solcher Standpunkt wohl begreiflich, aber mit dem gleichen Mißtrauen wandte sich die Kölner Handelskammer auch gegen Gerret Meyer, sie bedauerte, daß man ihm nach der jetzigen Patentgesetzgebung das Handwerk nicht legen könne, hoffte aber, daß die Einrichtung einer neuen Rangfahrt ihn verdrängen werde.

Auf eine solche, also auf eine starre Regelung der Schiffahrt, setzte man wieder die Hoffnungen. Mit der batavischen Republik knüpfte Köln sofort

Digitized by Google

wieder die Verhandlungen über eine Beurt an, die alte Frachtliste von 1772 wurde dabei erneuert; 1800 kam sie mit Rotterdam, 1802 mit Amsterdam zustande. Alle Wochen sollte je ein Schiff von höchstens 120 Last ohne Anhänger mit 14 Tagen Ladefrist abgehen. Nach Amsterdam fuhren 31 Schiffer, sodaß in der Tat bei Wahrung des Ranges jeder nur regelmäßig eine Fahrt im Jahr machen konnte. Später einmal auf zwei zu kommen erschien als ein unerreichbares Ideal. Die altübliche Unzufriedenheit mit der Rangfahrt ließ nicht auf sich warten. Die Rangschiffer verlangten sogar wiederholt, daß Traß, Tuff und Steine, die bisher immer stapelfrei gewesen waren, der Umladung in Köln unterworfen würden, damit sie selbst mehr Fracht hätten. Unablässig beschwerten sich die kleineren Schiffer, daß ihnen der Rang nur schade, da sie doch die erlaubten 120 Last nicht laden könnten, die großen aber fühlten sich wieder benachteiligt, weil sie zwar bei dem jämmerlichen Zustand des Fahrwassers Leichter mitführen mußten, aber zur eigentlichen Fracht sie nicht benutzen durften. In Holland lagen wieder die Schifferschaften der einzelnen Städte in erbitterter Fehde. Utrecht stand gegen Amsterdam, Dortrecht gegen Rotterdam. Die Dortrechter beschwerten sich, daß sie, obwohl sie in der Beurt waren, schlimmer als in den Zeiten des Dortrechter Stapels, der doch nur einige Waren traf, jetzt überhaupt nicht mehr nach Rotterdam fahren dürften, sondern zu Gunsten der sogenannten Rasphuisschiffer in Dortrecht umladen müßten, während die Rotterdamer durchfahren durften. So hatte es die Rotterdamer Handelskammer zu Gunsten ihrer Mitbürger verfügt. Köln nahm sich der Dortrechter energisch an, bekam aber zu hören, daß es unbillig die Dortrechter beim Range begünstige und sogar die Scheidelinie zwischen Amsterdamer und Rotterdamer Beurt nicht innehalte.

Auch die oberrheinischen Schiffer kamen im Jahre 1800 um Einrichtung einer von beiden Stapelstädten bestätigten Rangfahrt ein, damit sie in Köln besseren Schutz gegen fremde Konkurrenz hätten. Zu einer solchen kam es zwar einstweilen nicht, aber schon von 1799 ab hatte in Mainz das Handelskomitee von sich aus eine Rangliste der Schiffer aufgestellt, und die Kontrolle in die Hand genommen, der sie durch die Drohung mit dem Ausschluß von der Ladung Nachdruck zu verschaffen wußte. Ähnliche Klagen und Zwistigkeiten wie am Niederrhein spielten sich auch hier ab[1].

Mit der Einrichtung von Rangfahrten war die Festsetzung der Fracht notwendig verbunden. Am Niederrhein zogen sie sofort wieder die Holländer

[1] Eckert 40.

Digitized by Google

allein an sich und ließen den Kölnern nur eine Scheinbeteiligung; wir sahen schon, wie diese nicht einmal im stande waren, die günstigere Behandlung Düsseldorfs zu verhindern. Von Holland nach Köln wurde für den Zentner im Durchschnitt 72 Kr. = 2 Fr. 58 Cts. festgesetzt[1]. Nach dem Wiederausbruch des Krieges mit England, als die Getreidepreise stiegen, gingen sie sogleich wieder auf 80 Kr. = 2 Fr. 86 Cts. in die Höhe. Auf dem Mittelrhein hatte die Fracht bis Mainz bei der Wiederaufnahme des Verkehrs auf dem unerhörten Stand von 70 Kr. pro Zentner gestanden. Es bedurfte jenes bedrohlichen Auftretens eines Koblenzer Konsortiums, das seine projektierten Rangfahrten mit Mosel- und Lahnschiffen durchführen wollte, um die Rheinschiffer zu einer Herabsetzung zu bewegen. Vorübergehend stellte sich nun die Fracht auf 30 Kr. (1 Fr. 7 Cts.), aber schon im Jahre 1802 kam die Handelskammer Köln wieder auf 40 Kr. überein, worin dann aber nur die deutschen Zölle enthalten waren, weil man noch nicht wußte, wie sich auf der französischen Seite die Zölle stellen würden. Am Jahresschluß mußte die Handelskammer den Kaufleuten mitteilen, mit großer Mühe habe sie 55 Kr. erlangt, das sei zwar hart, aber das allein Mögliche. Jenes plötzliche Sinken im Jahre 1800, als sich die Konkurrenz nur von ferne zeigte, hatte den Kaufleuten noch nichts gelehrt. Die Frachten am Oberrhein stellten sich, wenn man die ungewöhnlichen Schwierigkeiten der Fahrt in Betracht zieht, im Verhältnis billiger. Von Mainz bis Straßburg kam auch noch 1804 die Fracht auf 2 Fr. 90 Cts., etwas mehr als von Rotterdam nach Köln. Allerdings wollten die Mainzer Schiffer auch nicht sehr gern zu diesem Preis die gefährliche Strecke, auf der gleichtert werden mußte, befahren. Die Gesamtfracht von Holland nach Straßburg betrug damals 7 Fr. 74 Cts. Doch kamen überall an Courtage und Speditionsgebühren, die man auf 14% veranschlagte und an Krahnengebühren beim Stapel so viele Kosten hinzu, daß man summarisch am Anfang des Jahrhunderts 10 Fr. für den Zentner Rotterdam—Straßburg rechnete.[2] Nach einer sehr oberflächlichen Schätzung stellte man dem 25 Fr. Kosten der Landfracht gegenüber. Billiger war jedenfalls stets, selbst nur bis Frankfurt, das allein in Frage kam, die Wasserversendung, aber der französische Douanendirektor hob hervor, daß sie auch um so gefähr-

[1] Die authentischen Zahlen enthält eine Denkschrift des Directeur des Douanes, die zur Vorbereitung der Octroiverhandlungen aufgesetzt wurde. Köln. H.-K. Dazu die laufenden Akten der H.-K. Die Berechnungen von Ockhart, Der Rhein, 130 f., dem Eckert 50 f. folgt, weichen davon etwas ab. Schirges 57 scheint die seinen ebenfalls der offiziellen Denkschrift entnommen zu haben.

[2] 8 Fr. für die Talfahrt.

Digitized by Google

licher sei als die Landfracht: noch fehlte jegliche Versicherung. Zum Unterschied von den langsam beweglichen und für jede Schiffahrtsperiode genau bekannten Wasserfrachten schwankten die Landfrachten stark, bei schlechter Witterung und unvorhergesehenem Warenandrang kamen binnen zwei oder drei Tagen große Sprünge vor. Für den Hauptmarkt des Jahres, die Frankfurter Messe, konnte man sich kaum auf sie verlassen. Es war eben doch in der Zeit von 1793—1798 nur der Krieg, der den Handel vom Rhein verscheuchte, und nach 1798 die Furcht vor der Douane mit ihren Formalitäten und ihren drohenden Konfiskationen. Unumwunden gab im Jahre 1804 der Douanendirektor dies selber zu.

Er gab damals eine ziemlich genaue Vergleichung des Zustandes vor und nach der Revolution. Vor derselben gingen im ganzen auf dem Rhein gegen 1100 Schiffe[1], von denen 6—800 jährlich den Kölner Hafen anliefen. Im Jahre 1789, das man als Normaljahr ansehen konnte, betrug hier der Verkehr — es war bei herrschendem Stapel — 1 175 151 Zentner. In dieser Zahl war aber Wein, Branntwein, Essig — man weiß nicht recht warum —, ausgeschlossen, ebenso etwa 14 500 Malter Getreide. Da der Getreideverkehr immer nur ein gelegentlicher, und vom Ausfall der Ernte abhängig war, rechnete man ihn nicht in die gewöhnliche Statistik[2]. Man wird nicht fehl gehen, wenn man den Gesamtverkehr des Kölner Hafens auf 1 ½ Millionen Zentner annimmt. Etwa ein Viertel der angefahrenen Waren blieb damals in Köln, das Übrige war Transit. Von 1793—97 war die Schiffahrt so gut wie unterbrochen, im Jahre 1800 war der Verkehr nur 327 160 Zentner[3]. Alsdann hob er sich und vor dem Beginn der Feindseligkeiten im Jahre 1803 rechnete der Douanendirektor wieder zwei Drittel des Umschlags von 1789. Die Milderung der Douanenformalitäten hatte dies günstige Resultat gehabt und es hielt, dank der Einrichtung des Freihafens, sogar in den ersten Kriegsjahren noch an.

Ähnlich war die Güterbewegung in Mainz[4]. Hier hatte der Umschlag

[1] sc. Fahrten. Die Anzahl der in der niederrheinischen Gilde vereinigten Schiffe betrug nach Betrachtungen ꝛc. vor dem Krieg 120 Schiffe, nach dem Krieg 70. Dies war auch noch bei Abschluß der Octroikonvention ihre Stärke.

[2] Die Liste ist offenbar nach der Denkschrift schon bei Schirges 14 gedruckt, fälschlich aber auf den Mainzer Hafen (!) bezogen. Der gleiche Irrtum p. 56 für das Jahr 1800.

[3] Man muß sich bei dieser Zahl freilich daran erinnern, daß damals Düsseldorf den Hauptteil des Verkehrs aufnahm, aber auch vom Rhein ablenkte.

[4] Eckert 14 und 52. Seine Zahlen entstammen besonders Lehne, Lage des Handels im Departement Donnersberg, der mir nicht zugänglich war.

Digitized by Google

des Hafens in der Zeit von 1770—92 im Durchschnitt 667 083 Zentner betragen, also etwa die Hälfte des Kölner Verkehrs, er hatte sich selbst in der Kriegszeit 1792—97 noch auf 260 000 Zentner belaufen, allerdings mit großen Schwankungen, wie die Krahnengefälle zeigen, die wild auf- und abstiegen. Die ersten Jahre der Douane aber brachten eine fortdauernde Depression auf einen Durchschnitt von nur 193 770 Zentner. Seit dem Jahre 1801 wurde auch hier der Tiefstand überwunden. Wenn wir nach den Krahnengebühren allein schließen dürfen, so wäre schon beim Abschluß des Oktroivertrages der Umfang des früheren Verkehrs verdoppelt gewesen. Der Oktroivertrag schien ein weiteres Aufblühen zu sichern; wir werden aber sehen, wie rasch diese Hoffnungen durch die Kontinentalsperre zu nichte gemacht wurden.

So war denn in den Verhältnissen der Schiffer zwar dem Anschein nach viel, in Wahrheit aber wenig durch die Revolution geändert worden; viel tiefer griffen die Veränderungen in der Zollerhebung: denn in dieser sprach sich der bisherige politische Zustand aus; und mit der völligen Veränderung des staatlichen Systems mußte auch das bisherige irrationelle System der Gebührenerhebung zusammenbrechen. Aber auch hier hat die französische Regierung sehr bald darauf verzichtet, das theoretische Prinzip, völlige Abgabenfreiheit des Wasserverkehrs, das die Revolution aus der physiokratischen Wissenschaft übernommen hatte, auch wirklich durchzuführen. Sie hat es nicht einmal da getan, wo sie völlig freie Hand hatte, geschweige denn dort, wo sie mit anderen Staaten Vereinbarungen treffen mußte. Auf der Mosel, wo die Zölle von Kochem und Pfalzel noch immer nach einem Tarif von 1728 erhoben worden waren, hatte Rudler ihre völlige Aufhebung verordnet; es hatte das nicht wenig dazu beigetragen, die Konkurrenz der Moselschiffer auf dem Rhein zu erleichtern. Aber nach vier Jahren fand man, daß hierbei die Brücken und Leinpfade verfielen, die Ufer vernachlässigt würden, die Schiffer noch übler daran seien. Jollivet führte daher die alten Zölle wieder ein (29 Nivose 10), und da die französische Verwaltung viel pünktlicher und genauer war als die kurtrierische, so gab es jetzt auch keine Ausnahmen, Abfindungen u. dergl., die in der alten Zeit geblüht hatten. Sogar die Unterhaltung der Brücken von Trier und Koblenz wurde wieder auf dieses Spezialbudget genommen.

Am Rhein hatte bereits Rudler bei der Einrichtung der neuen Departements das Prinzip etwas eingeschränkt, um nur den eigenen Bürgern die Wohltaten der Befreiung zu gewähren. Alle nach Frankreich bestimmten oder überhaupt nur auf dem linken Ufer hin- und hergehenden Waren sollten

Digitized by Google

vom Wasserzoll frei und nur douanenpflichtig sein. Für die übrigen Waren sollten nur die in Frankreich patentierten Schiffer eine Ermäßigung von einem Drittel gegen die übrigen erhalten. Diese Scheidung war unhaltbar und im Sommer 1800 erließ der erste Konsul ein Edikt (11 Thermidor 8), dem zufolge die früheren Tarife durchweg auf ein Drittel ermäßigt, die Erträge ausschließlich für den Flußbau und den Leinpfad bestimmt wurden. Die Douanenbeamten sollten auch die Wasserzölle erheben, aber getrennt verrechnen. Man hätte glauben können, daß dies gegen früher eine beträchtliche Erleichterung gewesen sei, aber ein Sturm der Entrüstung erhob sich. Die Handelskammer Mainz machte sofort gegen das Dekret Front, sie schlug der Kölner vor, eine Versammlung rheinischer Kaufleute, von der schon öfters die Rede gewesen sei, einzuberufen, der erste Konsul habe seinen guten Willen irreleiten lassen. Die Gefahr, daß die gefürchtete Douane alles visitiere und sich eine oberste Aufsicht über den gesamten Rheinhandel anmaßen werde, sei dringend, der Kaufmann könne nur wünschen, die alten Zollbeamten, die sich mit dem Schiffer abzufinden wußten, beizubehalten. Diesmal gewannen die beiden Handelskammern auch den Präfekten ganz für sich. Der des Roerdepartements sandte ein vorwurfsvolles Schreiben nach Paris: Man werde mit der vermeintlichen Ermäßigung die Stadt Köln und den ganzen Rheinhandel ruinieren; es habe ja gar keinen alten Tarif gegeben, sondern nur jene klugen Beseher, die nach dem Augenmaß schätzten und schon wußten, wieviel zu erheben gut sei; der Minister Cretet habe ja auch bisher auf alle Anfragen geantwortet: es solle alles beim Alten bleiben. Die Umfrage, die nun Cretet namentlich bei den Zollbeamten selbst veranstaltete, hatte überall das gleiche Ergebnis: der alte Tarif war nie angewendet worden, weil er unanwendbar und völlig ungerecht gewesen. Man habe es den Zollbeamten völlig anheimgegeben, wie sie nach Befund des Wetters, der Zeitumstände, der Billigkeit Ermäßigungen zu treffen nötig fanden; ob das Kölner Domkapitel dem beigestimmt habe, wisse man nicht; genug, es habe nicht widersprochen. Über 8—9 Kr. vom Zentner (also $^1/_4$—$^3/_{10}$ der gesamten Fracht) sei nie zwischen Köln und Mainz erhoben worden. In der Talfahrt war bei der großen Verschiedenheit der Frachten, die eben doch immer nur als Rückfracht angesehen wurden, ein fester Fuß unmöglich, gewöhnlich nahm man hier von der reinen Fracht an jeder Zollstelle $^2/_3$ %. Im ganzen aber hielt man es nach der Äußerung eines erfahrenen Mannes so, daß man die Fracht zu drei gleichen Teilen anschlug, von denen der eine für die Kosten des Schiffers, der zweite für seinen Gewinn und die Verzinsung des Schiffes, der dritte für die gesamten Zollgebühren gerechnet wurde. Für die Zu-

Digitized by Google

kunft wünschten die Zollbeamten selber eine feste Besoldung statt der Anweisung auf die zahlreichen Nebengefälle, die endlich in Wegfall kommen müßten. Eigentlich trat in solchen Äußerungen die völlige Unhaltbarkeit des bestehenden Zustandes klar zu Tage, aber Bonaparte beschloß, da nun doch eine gründliche und gleichmäßige Ordnung der Angelegenheit in Aussicht stand, die nächsten Jahre hindurch noch alles beim Alten zu lassen; auch die Anordnungen Rudlers kamen wieder in Wegfall.

Noch einmal spielte sich vor der Durchführung der Oktroikonvention eine ähnliche Scene ab, als man wenigstens einige Ordnung in die Art der Erhebung bringen wollte. In Preußen war seit Friedrich dem Großen die Verzollung nach der Fußlänge des Schiffes und nach der Einsenkung eingeführt, worauf man nur nach drei Klassen, der feinen, mittleren, groben Güter, den Zoll erhob, zu einer Eichung kam man freilich nur bei den wenigen im Clevischen selbst gebauten Schiffen. Es kann heute keinem Zweifel unterliegen, daß dies die beste Art der Verzollung ist, wenn sie aber selbst heutzutage nur bei großen, ganz solid gebauten Kähnen durchführbar erscheint[1], so begreift man, daß sie damals außerhalb des Niederrheins nicht anwendbar war. Hier kannte man nur eine Schiffsart, während die Mannigfaltigkeit auf dem Mittel- und Oberrhein seit der Beteiligung der Nebenflüsse immer größer geworden war. Dort begnügte man sich mit der Vorlage der Frachtbriefe, was doch selbst in unserer Zeit kaufmännischer Solidität nur in der großen Seeschiffahrt ausreicht, und mit einem oberflächlichen Überschlag. Dabei blühte natürlich die Defraude, die nach altem Brauch jeder als sein gutes Recht ansah. Daher erregte es nicht geringen Schrecken, als im Jahre 1804 der Kölner Douanendirektor einige Schiffe im Hafen konfiszieren ließ, weil nach einer Stichprobe die Ladung mit der Deklaration nicht übereinstimmte. Sogleich erhob sich der übliche Alarmruf: bei solcher Strenge werde sich aller Verkehr aufs rechte Ufer ziehen. Die beiden Handelskammern vereinbarten wieder energischen Widerstand, die Schiffer und die Handelskammer Köln luden gemeinsam den Douanendirektor zu einer stürmischen Sitzung ein, in der sie ihm die Fülle der Schiffe auf dem rechten Ufer zeigten und ihm einen Widerruf abdringen wollten; auch das conseil général des Departements richtete eine Beschwerde nach Paris. Der Douanendirektor aber beharrte auf seinem Standpunkt; er hatte nur im Auftrag des Ministers gehandelt, der ihn auf seinen Antrag ermächtigt hatte, einzugreifen, da sich der Schlendrian ins unerträgliche gesteigert habe. Er zeigte, daß er den Embargo

[1] Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben p. 213.

Digitized by Google

schonend verhängt und nur die ordnungsmäßige Bezahlung verlangt habe. Kurze Zeit darauf wurde die Schiffseiche durch die Octroikonvention Gesetz; eine Regelmäßigkeit der Verzollung griff mit ihr Platz, die vor kurzem noch Schrecken erregt haben würde. Es war die höchste Zeit, daß dieser Verwahrlosung aller Verhältnisse gesteuert wurde. Das aber war nach den Vorgängen der ersten Jahre der französischen Okkupation ersichtlich, daß die neue Ordnung zwar exakt, aber in allen wesentlichen Stücken konservativ ausfallen werde.

Zweites Kapitel.

Der Octroivertrag.

Man wird bei der Durchsicht der zahlreichen Flugschriften, die vor und nach dem Jahre 1800 über die Neuregelung der Schiffahrtsverhältnisse erschienen, den Eindruck gewinnen, daß niemandem in Deutschland an einer Änderung der Wasserzölle viel gelegen war. Aber wir sahen bereits, daß es nur die Unordnung war, was sie erträglich scheinen und eine grundsätzliche Änderung fürchten ließ. Die Fürsten waren von sich aus vollends nicht geneigt, eine immerhin reichliche und sichere Einnahme aufzugeben. Die französische Republik hingegen hatte an und für sich das klare Prinzip: Eingangszölle und keine Wegegelder irgend welcher Art, für sich angenommen; sie mußte es schon im Laufe der ersten Jahre hier am Rheine einschränken; zuvor aber hatte sie ihm schon bei den ersten Unterhandlungen mit den rechtsrheinischen Staaten Geltung zu verschaffen gesucht. Keineswegs aber war sie deshalb gesonnen, für die Freiheit des Rheinverkehrs überhaupt einzutreten. Das hätte nicht ihrer Grundauffassung des Rheines als einer Barriere, als eines sichernden Festungsgrabens entsprochen. Es gehörte zu der offiziellen Heuchelei des Direktoriums, daß es selbst in Rastatt erklärte: „Bis zu diesem Tage haben die Regierungen bei ihren Eroberungen keine anderen Zwecke gekannt, als die Vergrößerung ihrer Herrschaft, die französische Republik verschmäht diesen dummen Stolz[1]"; bei allen in anmaßendem Ton vorgebrachten Forderungen — Besitz der Brückenköpfe Kehl und Kastel, der gesamten Rheininseln u. s. w. — kehrt immer der Zweck der militärischen Sicherung wieder. Die Reichsfriedensdeputation begnügte sich in ihrem ersten Vorschlag, ohne der Zölle über-

[1] Protokoll der Friedensdeputation zu Rastatt, Session 28, am 26. Februar 1798.

Digitized by Google

haupt Erwähnung zu tun, wie in früheren Friedensschlüssen nur die Freiheit der Schiffahrt als solche, damit der Rheinhandel keiner willkürlichen Störung ausgesetzt sein möge, zu verlangen, und betrachtete es als selbstverständlich, daß sich diese Freiheit nicht bloß auf die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich beziehen werde, sondern daß sie durch eine Übereinkunft mit der batavischen Republik auch bis zum Ausfluß des Rheines festgestellt werde[1]. Gerade das lehnten die französischen Gesandten ab. Nur den beiden Nationen sollte die Schiffahrt gemeinsam sein, die anderen Völker sollten nur mit ihrer Zustimmung und nach den von beiden gebilligten Bedingungen an ihr teilnehmen dürfen[2]. Hiergegen hat die deutsche Friedenskommission fortwährend remonstriert; kleinmütig und ängstlich, wie sie war, suchte sie den Franzosen die Freiheit der Schiffahrt durch den Hinweis annehmbar zu machen, daß ja doch nur befreundete Schweizer und Holländer an der Rheinschiffahrt teil nähmen, aber bis zum Schluß erklärten die Gesandten: die Republik könne nicht jener Ausdehnung des Prinzips zustimmen[3]. Hingegen forderten sie gleich in der ersten Note völlige Freiheit des Transits auf beiden Ufern, Aufhebung aller Wasserzölle und statt ihrer Einführung der Douane auch auf dem rechten Ufer in der Weise, daß nie die Eingangsabgaben des einen Ufers die des anderen überschreiten dürften. Um auch der vorteilhaften Rolle der allgemeinen Völkerbeglückung nicht ganz zu entsagen, fügten sie auch die Erwartung hinzu: Die unermeßlichen Vorteile der Freiheit der Schiffahrt ließen hoffen, daß man außer den Nebenflüssen des Rheines auch die anderen großen Ströme Deutschlands, insbesondere die Donau, für ebenso frei erkläre.

Man möchte vielleicht deshalb dem Rastatter Kongreß die Ehre zuerkennen, zuerst eine internationale Regelung der Freiheit der Schiffahrt auf den großen Strömen, wie sie dann der Wiener Kongreß im Prinzip ausgesprochen hat, angeregt zu haben, zunächst war aber, wie die Hervorhebung der Donau zeigt, dieser Vorschlag mehr als eine Kränkung Österreichs gemeint. Dieses säumte nicht, gegen jeden Eingriff in seine und anderer souveräner Staaten Hoheitsrechte zu protestieren[4], im übrigen verhielt es sich bei der Frage der Wasserzölle, die es politisch nicht interessierten, gleichgültig. Wie immer kam Kurmainz, da sich der bewegliche Dalberg und sein Gesandter Albini schon in ihre späteren Rollen einzuleben begannen, den Franzosen am meisten entgegen: Wenn Frankreich auf der

[1] Protokolle, Session 29, am 6. März 1798.
[2] Note vom 3. Mai 1798, Beilagen zu den Protokollen V p. 5.
[3] Note vom 3. Oktober 1798, Beilagen V p. 184.
[4] Session 44, 11. Dez.

Digitized by Google

Freiheit des Transits auf dem linken Ufer bestehe, so sei auf die Dauer die Beibehaltung der Zölle auf dem rechten doch nicht möglich. Auch mit dem Ersatz durch Eingangszölle erklärte es sich einverstanden, wenigstens insofern ein Maximaltarif auf beiden Ufern festgestellt würde. Hiergegen freilich erklärten sich alle anderen; denn wie könne man mit einem Federstriche die Tatsache aus der Welt schaffen, daß am rechten Ufer so viele kleine Staaten mit verschiedenen Interessen beständen, in deren Polizei- und Industrieregime das Reich in corpore doch nicht eingreifen dürfe. Für die völlige Aufhebung der Flußzölle erklärte sich nur der Staat, der hieran schon jetzt ein großes und in der sich vorbereitenden Zeit das größte Interesse hatte: Baden. Sein leitender Minister Edelsheim nannte sie ein Opfer für die Berechtigten, aber ein solches für die Wohlfahrt des gesamten Volkes; nur machte er das Bedenken geltend, daß die kostbare Unterhaltung der Wasserstraße in fahrbarem Zustand unterbleiben könnte, wenn die Flußeinkünfte wegfielen. Namentlich aber betonte er, daß jede teilweise Aufhebung wirkungslos bleiben müsse, wenn sie nicht auf die batavische Republik ausgedehnt würde, und daß die Befreiung des Rheines unvollkommen sei, wenn sie sich nicht auch auf Stapelrecht und Schifferzunftzwang erstrecke[1]. Naturgemäß war bei dem großen Übergewicht der Einfuhr zu Berge das Interesse der Uferstaaten an der Zollerhebung um so größer, je näher nach Holland zu sie gelegen waren. In einer preußischen Note[2] sprach sich das offen aus. In ihr warnte das Berliner Kabinett geradezu vor der Aufhebung der Zölle. Den finanziellen Bedenken fügte es volkswirtschaftliche hinzu: das Gleichgewicht zwischen den deutschen Handelsstraßen werde gestört, dem Handel auch der entfernteren deutschen Lande eine ganz neue Richtung gegeben werden, deren Folgen dem Anschein nach für Deutschland nicht vorteilhaft sein würden. Man fürchtete hier eine Verschiebung zu Ungunsten der Weser- und Elbstraßen, die in den vorhergehenden Kriegsjahren emporgekommen waren. Die Bedenken, daß der Wasserbau vernachlässigt werden würde, traten in dieser Note besonders stark hervor: In Preußen allein erfordere der Rheinbau jährlich 80 000 Thlr.; ohne die Zölle werde man sich auf die Sicherung des Grundeigentums gegen Überschwemmungen beschränken, wie es die Clevischen Deichverbände täten, das aber sei ganz verschieden von den Arbeiten, die zur Erhaltung des

[1] Auf besondere Anweisung des Markgrafen wiederholte Edelsheim in der Sitzung vom 2. Juli (Session 4 a) den Antrag auf Aufhebung der Zölle, womit er aber allein blieb. Akten ꝛc. Karl-Friedrichs, ed. Obser III, 114.

[2] Protokolle Beilagen V, 26. 25. Juni. An der Friedensdeputation selber hatte Preußen, da es sich ja in Frieden mit der Republik befand, keinen Anteil.

Digitized by Google

Fahrbettes dienten. Ohne Zölle werde also der Rhein aus einem Wohltäter zu einem Verwüster des Landes werden. Zu nichts mehr wollte sich Preußen verstehen als zu Einzelverhandlungen zwischen den verschiedenen Beteiligten über die Transitabgaben, ein gemeinsamer Handelstraktat des Reiches mit Frankreich sei ausgeschlossen; es verlangte im Friedensinstrument ausdrücklich die Bestätigung des status quo.

Trotzdem billigte Preußen den Ausweg, den die Reichsdeputation in ihrem Beschlusse eingeschlagen hatte[1], indem sie alle Fragen, die die Rheinschiffahrt, die Zölle, die Mauten beträfen, einem eigenen Handels- und Schiffahrtstraktat zu überweisen bat, zu dessen Abschluß sie selber inkompetent sei. Gegen Stapel und Zünfte, von denen aus uns bekannten Gründen Frankreich schwieg, hatte auch sie sich erklärt. Eine solche Vertröstung auf einen späteren Vertrag war nur eine Ausflucht, und als solche faßten sie auch die französischen Gesandten auf: Man verstehe nicht, entgegneten sie hochfahrend aber unzweifelhaft logisch, was ein Handelsvertrag mit dem Reiche überhaupt sei, da man doch solche nur mit Einzelstaaten schließen könne; alle vorliegenden Gegenstände aber, abgesehen vielleicht von der Douane, gehörten, da sie ein allgemeines, öffentliches, direktes Interesse für das Reich hätten, auch in den Reichsfriedensschluß[2]. Die Verhandlungen nahmen nach mehrfachem Hin- und Herschreiben den auf dem Kongreß üblichen Verlauf. In einem Ultimatum, von dem die Gesandten den Deputierten der kleinen Staaten sehr ernstlich bedeuteten[3], daß die Republik um kein Haar breit weichen werde, gaben sie zwar Stapel und Schifferzünfte preis, verlangten aber für dieses reale Zugeständnis unbedingt die Zollfreiheit des Rheines und seiner Nebenflüsse. Die Reichsdeputation ging jetzt darauf ein, die Aufhebung in den Friedensschluß selber zu bringen, wünschte aber zwei Jahre Frist, worauf die französischen Gesandten nicht mit Unrecht erwiderten: Le provisoire tue souvent le définitif. Die Deputation wollte darauf wenigstens ein Jahr, zuletzt wenigstens sechs Monate Frist, sie machte auch mit Recht darauf aufmerksam, daß die Zölle doch wenigstens gegen die batavische Republik bestehen bleiben müßten, bis man mit dieser eine besondere Übereinkunft geschlossen haben würde. Den Eifer der minder mächtigen Mitglieder der Deputation spornte die Aussicht auf Beute, namentlich war dies bei Baden der Fall, das seine Stellung seit dem Anfang der Revolution gründlich gewechselt hatte und jetzt halb aus Furcht, halb aus Gewinnsucht Frankreich weiter entgegen

[1] Session 45, II, p. 98.
[2] 22. Juni, Beilagen V, p. 25.
[3] Korresp. Karl-Friedr. III, 118.

Digitized by Google

kam. Ganz ungeniert schrieb Edelsheim als Meinung der französischen Gesandten nach Hause: Wer sich nicht rege, werde auch bei der Indemnisation, da die gebratenen Tauben nicht ins Maul flögen, übersehen werden[1]. Unter den Streitpunkten aber, welche dann doch zur ergebnislosen Auflösung des Kongresses führten, entstammte wenigstens einer den französischen Forderungen der Schiffahrtsfreiheit. Nachdem man auf die allgemeine Erklärung derselben mit der achselzuckenden Bemerkung verzichtet hatte, daß sie als eine Wohltat für Deutschland gemeint sei, beharrten die Gesandten auf der Aufhebung des Elsflether Elbzolls, der Frankreichs Handel schädige. Die Deputation aber war weder in der Lage, noch hatte sie Neigung, in dieses Recht eines einzelnen Reichsstandes einzugreifen.

Unmittelbaren Erfolg haben also die Rastatter Verhandlungen nicht gehabt, dennoch sind sie ein bedeutsames Vorspiel der weiteren Entwicklung. Alle einzelnen Fragen, die nicht nur den Reichstag im Jahre 1803, sondern auch noch den Wiener Kongreß beschäftigen sollten, und die ihre Lösung erst nach 1831 fanden, sind in ihnen zur Sprache gekommen, und die Standpunkte hatten begonnen, sich klarer herauszustellen.

Im Frieden von Luneville griff man zunächst nicht auf die Rastatter Punktationen zurück, nur die Feststellung des Talweges des Rheines als Grenze war aus ihnen herübergenommen, eine Bestimmung, die trotz allem, was vorher darüber geredet war, so unklar wie möglich blieb. Hatten bisher am Oberrhein die Straßburger Schiffer jährlich den Talweg ausgesteckt, so konnte man es doch jetzt unmöglich dem Belieben des Stromes und dem ihrigen überlassen, jährlich die Grenze zu verändern. Aber selbst diese einfache Frage, ob nun der gegenwärtige Talweg in alle Zukunft als Grenze zu gelten habe, mußte erst auf den Reichstag, der sich jetzt anschickte, die Liquidation des Reiches überhaupt vorzunehmen, verschoben werden. Im französischen Staatsrat wurde die Ansicht laut, daß die Souveränität des Rheinstroms beiden Teilen gemeinschaftlich über den ganzen Strom zustehen solle. „Das werde in der Praxis die fortdauernde Unterdrückung des Schwächeren durch den Stärkeren zur Folge haben," meinte der badische Minister Reitzenstein mit Recht[2], bald aber sollte sich zeigen, daß gerade dieser Gedanke für die Reform der Rheinschiffahrt fruchtbar sei; denn aus ihm entsprang die Idee einer gemeinsamen Kontrollverwaltung der Rheinschiffahrt.

Sehr bald griff man in Regensburg auf die in Rastatt erörterten

[1] Korresp. K. Fr. III, 119.
[2] Korresp. K. Fr. IV, 114.

Digitized by Google

Ideen zurück. Es könnte überraschen, daß man jetzt plötzlich die völlige Aufhebung der Zölle, gegen die sich die Reichsdeputation in Rastatt so skeptisch verhalten hatte, als Ausgangspunkt nahm. Der Grund lag nur zu nahe! Die Fürstenrevolution dieses Jahres, wie Treitschke die Aufteilung des deutschen Reiches genannt hat, suchte überall um die bloße Willkür und Zufälligkeit politischer Entscheidungen ein Mäntelchen des Rechtes zu schlagen: der neue Landerwerb wurde nur als Entschädigung für Verluste ausgegeben, und die unmöglichsten Rechenkunststücke wurden verbrochen, um eine möglichst hohe Ziffer herauszubringen. Da war es denn höchst vorteilhaft, die Rheinzölle, die man ja ganz wohl nach den fiktiven Sätzen der Zollstellen veranschlagen konnte, mit in die Masse zu werfen. Demgemäß schlug der Indemnitätsplan der vermittelnden Mächte die völlige Aufhebung vor, und dem entsprach der erste allgemeine Beschluß der Reichsdeputation. Nachdem man die Entschädigungen verteilt hatte, die offizielle Heuchelei also überflüssig geworden war, machten sich sofort wieder die alten Bedenken geltend und brachten die Wiedereinführung der Zölle. Nur war es jetzt selbstverständlich unmöglich, die Wiederherstellung zu Gunsten der Einzelstaaten vorzunehmen; die gemeinsame Verwaltung zu gemeinsamem Nutzen, ein Gesichtspunkt, der bisher noch kaum aufgeworfen war, ergab sich jetzt von selbst. Zuerst sprach man von der Unmöglichkeit, für die auf die Rheinzölle fundierten Schulden ein anderes Pfand zu ermitteln und schlug deshalb vor, einige Zölle beizubehalten, die jedoch nur zur Bezahlung der Zinsen verwendet werden sollten. Und nachdem man so weit gekommen war, kam man auch auf den Gedanken, die Dotation des Kurfürsten von Mainz, des jetzigen Fürstprimas Dalberg, durch die Anweisung auf Zollerträge zu ergänzen. Auch die Erwägung, daß der Rheinbau in Zukunft mehr Kosten als bisher bereiten werde, sprach mit. Für Dalberg war der Ausweg, der seine Finanzen verbessern sollte, nicht sehr angenehm[2]. „Diese Anstalt würde für Deutschlands Handlung, Gewerb und Wohlstand nachteilig sein; dies sag ich jedem freimütig; hab es Bonaparte geschrieben; meine Pflicht ist hierin als Erzkanzler meiner Überzeugung zu folgen", schrieb er pathetisch

- Que tous les péages du Rhin perçus soit à la droite soit à la gauche du fleuve devront être supprimés sans pouvoir être rétablis sous quelque dénomination que ce soit sauf les droits de douane. Berliner Staatsarchiv. Rheinschiffahrt. Conv. 29. Das Hauptstück der in diesem vereinigten Akten, ist ein pro memoria, das Hardenberg zum Gebrauch des Präsidenten Delius, um Preußens frühere Rheinschiffahrtspolitik zu beleuchten, zusammenstellen ließ; auf ihm und den laufenden Akten beruht die obige Darstellung.

[2] Beaulieu-Marconnay, Dalberg I, 314 ff.

Digitized by Google

seinem Bevollmächtigten. Da es nun aber einmal das Schicksal dieses liebenswürdigen, schwachen Mannes war, seine Überzeugungen stets mit den veränderten Umständen in Einklang zu bringen, überließ er es bald darauf seinem gewandten Minister Albini, der schon an den Rastatter Verhandlungen beteiligt gewesen war, die Entschädigungsfrage und mit ihr den Rhein-Oktroi in Ordnung zu bringen. Der Stellung des Primas entsprach es auch, an der Spitze der Verwaltung des deutschen Anteils des Rheins zu bleiben, wie ja die Kurfürsten von Mainz auch bisher an der Spitze der übrigen rheinischen Kurfürsten an der Oberaufsicht über den Rhein beteiligt waren.

Besonders enttäuscht war der alte Markgraf Karl Friedrich von Baden, der ebenso als Physiokrat wie als Landesherr am Oberrhein sich am meisten für völlige Aufhebung der Zölle interessierte, er befürchtete in dem Passus wegen der Rheinzölle das Grab der Rheinschiffahrt und des Rheinlandels zu finden. Sein Gesandter Reitzenstein, der den Hauptanteil an der Ausbildung des neuen badischen Staates hatte, erkannte aber die Sachlage richtig, wenn er dagegen schrieb: Solange das französische Douanensystem bestehe, sei doch von einem blühenden Rheinhandel keine Rede. Und deshalb sei die Wiederherstellung der Zölle, als eine gute Einnahme, wenigstens ein kleiner Trost. Auch sei zu hoffen, daß die Bürde hauptsächlich von den Holländern werde getragen werden. So rasch also hatte sich ein so geistreicher Staatsmann mit der Notwendigkeit abgefunden, daß ihm bereits als ein Vorteil galt, was noch vor kurzem in Rastatt mit Recht als der wesentlichste Nachteil angesehen worden war: Der Ausschluß Hollands aus dem Werk der Reform. Im Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 15. Februar 1803 wurden die Hauptpunkte der neuen Ordnung festgestellt: Indem die Rheinzölle abgeschafft wurden, wurde unter Vorbehalt der Douane ein Schiffahrtsoktroi beschlossen, der von Frankreich und dem Reich gemeinschaftlich reguliert und erhoben werden solle. Auf Holland die Ordnung auszudehnen fand sich jetzt kein Anlaß, im Gegenteil wurde vorgesehen, daß fremde Schiffe mehr als die der deutschen und französischen Uferbewohner entrichten. Die neue Taxe, die an mindestens fünf, höchstens fünfzehn Stellen erhoben werden würde, sollte nicht höher werden als die bisherigen Zölle, und zwar sollte von der Bergfahrt mehr als von der Talfahrt erhoben werden. Die Verwaltung unter einer Generalkontrolle sollte einer einzigen gemeinsamen Behörde unterstehen. Ein Prinzip, das später für die Gründung des Deutschen Zollvereins wichtig werden sollte, wurde hier zuerst ausgesprochen: Die Kontrolle sollte wechselseitig, am linken Ufer von einem Beamten des Fürstprimas, am rechten von einem französischen geübt werden. Die Beamten des Oktroi sollten für ihre Dienstangelegenheiten,

Digitized by Google

jedoch nicht sonst von der Landes-Jurisdiktion eximiert sein. Die Einnahmen des Oktroi sollten allein für die oben angeführten Zwecke verwendet werden, und zwar so, daß jederzeit die Hälfte auf die Kosten des Flußbettes und des Leinpfades zu verwenden seien; jedoch wollte man der Zentralverwaltung nicht unmittelbar diese Aufgaben übertragen, vielmehr sollte der Kurerzkanzler jährlich mit den Uferstaaten darüber in Einvernehmen treten. Ihm übertrug auch das Reich die weiteren Verhandlungen, die alsdann dem Kurfürstenkolleg vorgelegt und zur Kenntnis des Reichs gebracht werden sollten.

Der Oktroivertrag, wie er in Paris auf dieser Grundlage ausgearbeitet wurde, war ganz und gar ein Werk des französischen Ministers Cretet und des Gesandten des Kurerzkanzlers, in den, wie die preußische Denkschrift sagt, man damals noch glaubte, volles Vertrauen setzen zu können. Der preußische Gesandte Luccheſini sollte der Abrede nach zu den Verhandlungen zugezogen werden; dies geschah jedoch nicht; man beeilte sich den Vertrag ins reine zu bringen, als er gerade von Paris abwesend war (15. August 1804). Man war begreiflicherweise in Berlin verstimmt, trug aber, „um nicht das allgemeine deutsche Interesse zu durchkreuzen", beim Kaiser auf die Ratifikation an[1], jedoch zugleich auf einen Zusatzvertrag[2]. Dieser ist nie zustande gekommen, die Regierungen aber beschäftigte er noch bis zu dem Augenblicke, wo sich Preußen vom Rhein zurückzog, und für die Handhabung des Oktroivertrags sind diese Verhandlungen und die des Kurfürstenkollegs nicht unwichtig.

Der Oktroivertrag ist fast die letzte von allen Instanzen des Reichs regelmäßig durchberatene und gutgeheißene allgemeine Verordnung gewesen; er war ein Werk des Kompromisses, aber unzweifelhaft eines überaus geschickten; er gab das Erreichbare und dies in einer Form, die die Durchführung erleichterte[3]. Die Voraussetzung hierfür war die Einheitlichkeit der Verwaltung. Mit einer Straffheit, wie sie bisher in Deutschland nicht bekannt war, wurde sie durchgeführt; hierin zeigte sich die Überlegenheit der französischen Verwaltungstechnik von ihrer besten Seite. Die Generalverwaltung, aus einem Direktor und vier Räten bestehend, bildete zugleich die zweite Instanz und besaß weitgehende Verordnungsbefugnisse. Die Befugnisse der Exekutive waren genau zwischen den Unter-

[1] Diese erfolgte nach Genehmigung des Kurkollegs vom 18. März 1805 am 4. Mai 1805.

[2] Berliner St. Archiv a. a. O.

[3] Eckert 207 gibt eine genaue Analyse des Vertrags, auf die hiermit verwiesen wird.

Digitized by Google

beamten verteilt. Eine Abnormität, die bald abgestellt wurde, war noch die Verweisung der Beamten auf Gewinnbeteiligung. Die Zahl der Erhebungsämter wurde von 32, oder wenn man die wirklichen Zollstellen allein rechnet, von 29 auf 12 vermindert. Der Tarif wurde in der Weise festgestellt[1], daß der bisherige wirkliche Ertrag ermittelt und nach einer genauen Vermessung der Stromstrecken auf diese repartiert wurde. Hierbei wurde der Oberrhein, wo von jeher weniger Zollstellen und die Zölle niedriger waren, geringer angelegt; die hier so wie so viel geringfügigere Schiffahrt, deren Waren ohnehin zumeist schon den Oktroi des Niederrheins getragen hatten, durfte nicht zu stark belastet werden. Man stellte einen Gesamtbetrag des Oktroi von der holländischen Grenze bis Straßburg auf, 2 Fr. für die Bergfahrt, 1 Fr. 33 für die Talfahrt. Diese verschiedenartige Behandlung, obwohl doch gerade die Talfahrt dem Schiffer erheblich weniger Kosten bereitete, führte sich jetzt nicht mehr wie im Mittelalter auf die Erwägung zurück, daß der Zollherr nur für die Bergfahrt den Leinpfad, baue, sondern allein auf die Tatsache ihrer größeren Leistungsfähigkeit, da mit ihr die regelmäßig bezogenen und wertvollen Waren versandt wurden.

Auch der Wunsch, die Landesprodukte besser zu behandeln als die fremde Einfuhr, sprach dabei mit. Man fand jedoch binnen kurzem, daß diese Absicht nicht erreicht worden sei, und daß dagegen die Verarbeitung fremder Rohmaterialien erschwert worden sei[2]. Hier lag in der Tat ein Mißstand vor, der sich später beim Aufblühen solcher Industrien immer schärfer geltend machte. Ein großer Fortschritt lag hingegen in der Ausgestaltung des Tarifs. Zum erstenmal wurde ein System der Gewichtszölle angewandt, wie es 1818 vom preußischen Zollgesetz angenommen wurde. Für alle Schiffe über 50 Zentner Ladefähigkeit wurde eine abgestufte Rekognition von 10 Cts. bis 15 Fr. erhoben; dieses Maximum trat bei Schiffen von 2500 Zentner ein. Geringwertige Waren, Erden, Steine, Dung, aber auch die leichtverderblichen landwirtschaftlichen Produkte wie Milch, Eier, Obst, Gemüse, für die man einstweilen nur eine ganz beschränkte Absatzfähigkeit auf dem nächsten Markt annahm, trugen nur die doppelte Rekognitionsgebühr; alsdann wurden drei Klassen, die auch später beibehalten worden sind, bestimmt: Die Zwanzigstel-Gebühr genossen Kohlen, Brennholz, Erze, Ziegeln, Schiefer, gemeine Töpferwaren; die Viertelgebühr Mühlsteine und dergl., Salz, Gußeisen, Rinden, Pech und vor allem Getreide

[1] Denkschrift Cretets vom 2. Dezember 1805 im Berliner St. A., Rheinschiff. 29. Nach dieser hat also eine eigentliche Ermäßigung im ganzen nicht stattgefunden.

[2] Eichhoff, Typographische Darstellung des Rheins. (Zu § 99 des Vertrags.)

Digitized by Google

und seine Produkte. Alle anderen Artikel, also vor allem Kolonialwaren und Fabrikate, werden mit der vollen Gebühr herangezogen. Für Bauholz war eine Verzollung nach dem Kubikmeter nach nur zwei Gattungen (§ 100 und 101) vorgesehen. Die Jachten zur Personenbeförderung waren mit einer Pauschsumme angelegt; sie zahlten bei jeder Fahrt, auch wenn sie leer fuhren, eine Oktroigebühr, die dem vierten Teil ihrer Ladefähigkeit entsprach.

Die Methode der Gewichtsverzollung machte die Schiffseiche nötig; sie ging jetzt, nachdem man sich noch eben so heftig gegen sie gesträubt hatte, als selbstverständlich mit durch. Sie machte es wieder nötig, daß das Gewicht der einzelnen Gegenstände genau berechnet und auf den Kubikmeter reduziert wurde; um ein praktisches Verfahren bei der Vermessung des Holzes zu ermitteln, das weitaus der wichtigste Gegenstand des Talverkehrs und der Ausfuhr war, wurde bald darauf eine eigene Kommission unter Vorsitz eines Mathematikers eingesetzt. Da Holland jederzeit, wenn ihm das Rheinholz zu teuer komme, sich Holz über See verschaffen könne, bedürfe die Regelung dieser Tarife großer Vorsicht, setzte der Generaldirektor des Oktroi, Eichhoff, auseinander. Dieses ganze System der Gewichtsverzollung war nur durchzuführen, wenn im wesentlichen Waren derselben Tarifgruppe die ganze Schiffsladung ausmachten. Die Gruppierung selber ist offenbar aus dieser Rücksicht getroffen. Nur zur Kontrolle mußten die Frachtbriefe, deren Form und Inhalt jetzt genau vorgeschrieben wurde, an den Stationen vorgelegt werden. Man wollte also zu Gunsten der möglichst raschen Abfertigung und der Beschleunigung des Verkehrs überhaupt, ein rein objektives Schema exakt durchführen. Mit Recht wollte man so dem Krebsschaden alles bisherigen Wasserverkehrs, der Langsamkeit und Unpünktlichkeit, zu Leibe gehen; in volkswirtschaftlicher Beziehung dagegen fand man auch hier bald, daß zu wenig Abstufungen und also zu schroffe Übergänge vorhanden seien. Die Verwendung der Einkünfte wurde in der bereits vorher beschlossenen Weise geregelt, die Herstellung der Leinpfade sollte aus den Oktroieinnahmen auf dem linken Ufer von Frankreich, auf dem rechten vom Kurerzkanzler erfolgen, während Deichbauten und andere Vorkehrungen gegen Überschwemmungen Sache der Landesregierungen blieben. Von anderen Wasserbauten zu Gunsten der Schiffahrt redete man noch nicht.

Nicht überall wurde diese Oktroieinrichtung als Erleichterung empfunden. Preußen fühlte sich benachteiligt. Das Kurfürstengutachten[1], das ganz nach dem preußischen Votum abgefaßt war, machte zwar in diesem Punkt

[1] Martens, Recueil, Suppl. IV, p. 72f.

Digitized by Google

nur geringe Ausstellungen, es wünschte Vereinfachung der Frachtbriefe und weitere Befreiungen geringwertiger Artikel vom Oktroi, aber durch besondere Verhandlungen[1] suchte Preußen in Paris für seine Clevischen Besitzungen Vorteile zu erlangen. Es klagt, daß seine Untertanen, die früher an vier Zollstätten nur 22 Cts. gezahlt hätten, jetzt an zwei Oktroistationen 50 Cts. pro Zentner zahlen müßten und verlangte Herstellung des alten Zustandes. Cretet war unzweifelhaft im vollen Rechte, diese Zumutung scharf zurückzuweisen. Er hielt Preußen vor, daß es sich bisher mit dem Tarif vollständig einverstanden erklärt habe, daß Görtz, der Gesandte in Regensburg, kein Wort über ihn verloren, als sich das Kurkollegium alle anderen Vorschläge Preußens durch Akklamation zu eigen gemacht habe. Der preußische Gesandte gab darauf zu, daß Preußen zwei Tarife gehabt hatte, einen öffentlichen Tarif für Auswärtige und einen geheimen für Einheimische; die acht früheren Zollherrschaften hätten aber alle ebenso gehandelt.

Etwas schärferer Opposition begegnete die Beibehaltung des Stapels. Wir haben gesehen, wie er in Rastatt, freilich als ein Opfer, das Frankreich bringe, bereits gefallen war; dem Einfluß Frankfurts, das in der Friedensdeputation vertreten war, schrieben ärgerlich die Mainzer diesen Erfolg zu; zum letztenmal empfanden sie es bitter, daß sie nicht mehr im Rate des Reiches saßen. Wir haben bereits gesehen, wie dann die rege Tätigkeit der Mainzer und Kölner Handelskammer die französische Regierung von den Vorteilen des Stapels überzeugt hatten. Noch besonders zur Instruktion des französischen Gesandten in Regensburg hatte Cretet eine Denkschrift der Kölner Handelskammer bestellt. Hier gab nun den Ausschlag, daß Duisburg und demgemäß die preußische Politik aus Eifersucht gegen Düsseldorf für den Kölner Stapel eintrat und nur für sich selbst einige Vorteile zu erlangen suchte. Die Äußerung des Kurfürstenkollegiums: Man hoffe, daß durch künftige Verträge auch die Aufhebung des Umschlags zu Mainz und Köln werde erwirkt werden, blieb ganz bedeutungslos. Andere Wünsche[2] gingen dahin, daß wenigstens alle unverpackten, trockenen Güter, die sich nicht krahnen lassen, an den Stationen vorbeifahren dürften, und daß Fabrikmaterialien für den Niederrhein Schiffern der Kölner Gilde gegen Entrichtung der halben Gebühren und einer außerordentlichen Abgabe von einem Zehntel des tarifmäßigen Oktroi stapelfrei bei Köln durchgelassen würden. Aber auch diesen bescheidenen Wünschen gab Frank-

[1] Die Protokolle im Berliner Staatsarchiv a. a. O.

[2] Ausführlicher als bei Martens, Recueil, Suppl. IV in Berliner St. A. a. a. O. Nr. II.

Digitized by Google

reich nicht nach. Preußen erreichte bei den Pariser Nachverhandlungen nur, daß ganze Ladungen Getreide, wenn sie nicht mit stapelpflichtigen Waren gemischt seien, jedoch auch dann nur, wenn sie für das Inland bestimmt seien, frei vom Umschlag blieben, und auch diese Konzession ist nicht zur Ausführung gekommen[1].

Es wollte demnach wenig besagen, wenn im Oktroivertrag verkündet wurde: Das Umschlagsrecht habe nur das Beste des Handels zum Zweck, wobei man sich die Ausführung der bekannten Denkschriften aneignete, keineswegs aber solle der Handel den beiden Stationsstädten — wie sie nun genannt wurden — zinsbar gemacht werden, und deshalb komme der eigentliche Stapel, d. h. das gezwungene Anbieten der Waren und die damit zusammenhängenden Abgaben in Wegfall. Das war nur eine winzige Erleichterung. Daß aber die Notwendigkeit des Umschlags für die Schiffahrt nicht gar so dringend war, zeigten die Ausnahmen, die auch diesmal für Frankfurt bewilligt wurden: die Freiheit seiner Messe blieb gewahrt, Mainzer Schiffer durften mit Ladungen von Köln, die Frankfurter Kaufleuten gehörten, direkt in den Main fahren, was freilich im Interesse der Mainzer Schiffer selbst lag, und der Verkehr Frankfurts mit dem Oberrhein war gegen Entrichtung der Umschlagsgebühren freigegeben. Preußen bemühte sich nachträglich, eine gleiche Begünstigung für Duisburg zu erlangen, wurde aber von Cretet mit der nicht gerade stichhaltigen Begründung abgewiesen: die Erleichterungen für Frankfurt seien nur eine Kompensation für die Zulassung der Mainzer im Frankfurter Hafen und für die Teilung des Marktschiffes zwischen beiden Städten.

Mit der Bestätigung des Umschlagsrechtes der Stationshäfen hängt die Wiedereinrichtung der Schiffergilden eng zusammen. Wir sahen bereits, daß sie vom Kaufmannsstande selber gebilligt, ja gefordert wurde; und der Oktroivertrag zeigt das redlichste Bemühen, sie zu einer allgemein nützlichen Institution zu machen. Die Bestimmungen dieser seltsamen internationalen Zünfte atmen ganz den Geist der Reglements Napoleons, mit denen er seit 1802 für Gewerbe von allgemeiner Wichtigkeit straffe Korporationen unter Staatsaufsicht schuf[2]. Schon die alten Zünfte, die sich nach Mainz

[1] Das Getreide fehlt unter den umschlagfreien Artikeln der Verordnung des Generaldirektors vom 7. November 1809 (bei Hermann, Rheinschiffahrtsgesetze p. 6 Anm.), die wesentlich nur die rekognitionspflichtigen Waren und die der untersten Tarifstufe, außerdem Kriegsmunition und Militäreffekten umfassen.

[2] Lexis, Gewerbevereine und Unternehmerverbände (Schriften des Ver. f. Sozialpol. 17 p. 20f.). Die Schiffergilden berücksichtigt L. hier nicht.

Digitized by Google

und Köln nannten, waren nicht städtische Zünfte[1] gewesen. Jetzt wurde ausdrücklich den Bewohnern beider Ufer überhaupt der Zutritt offen gehalten; die Frage, wie es denn mit den Holländern, die in der alten niederrheinischen Gilde die Majorität hatten, gehalten werden solle, wurde einstweilen nicht berührt. Da aber der Rechtswohnsitz der Gilden in Mainz und Köln war, so mußte doch ein Übergewicht Frankreichs unzweifelhaft sein; Vorstellungen Preußens bei den Nachverhandlungen wies Cretet mit der Bemerkung ab: Jedes weitere Entgegenkommen würde eine Begünstigung des rechten Ufers sein. Die Aufnahme in die Gilden wurde an eine Prüfung vor der Oktroikommission und an den Nachweis, daß der Bewerber schon als Steuermann gefahren sei, gebunden. Zum erstenmal wurden die Rangfahrten allgemein gemacht. Das Minimum der Ladung, bei dem die Abfahrt stattzufinden hatte, war sehr niedrig, in Köln für die Bergfahrt auf 1500 Zentner, für die Talfahrt auf 1800 festgestellt, ein Lademaximum wünschten die Kurfürsten, doch wurde seine Festsetzung verschoben. Wie die Prüfung der Schiffer, so standen auch die Eichung und Untersuchung der Schiffe, die Wahrung der Rangrolle, die Ausstellung der Frachtbriefe, das Auspacken und Einladen unter scharfer Kontrolle der Oktroiangestellten und der Hafenbeamten. Vor allem aber sollte die Oktroiverwaltung die Frachten von einer Frankfurter Messe zur andern bestimmen, wozu sie die Gutachten der Handelskammern Köln, Mainz, Straßburg und der Ortsbehörden von Düsseldorf, Frankfurt, Mannheim erheben sollte. Eine Berücksichtigung Duisburgs konnte Preußen auch nachträglich nicht erlangen.

In der Gilde war jedoch nur die sogenannte Großschiffahrt vertreten, d. h. nur diejenige, „welche von einem Teile des Rheinstromes zum andern durch Vorbeifahren an Mainz und Köln statthat", also diejenige, die sich mit transitierenden Waren beschäftigte, nicht aber die Kleinschiffahrt, „welche den wechselseitigen Verkehr der Häfen und Länder der beiden Ufer zum Zweck hat, die so gelegen sind, daß sie durch den Rhein miteinander kommunizieren, ohne diese beiden Stationen zu passieren." Man sah ganz wohl, daß diese Fassung zu unbestimmt sei. Bei den Pariser Verhandlungen zwischen Frankreich, dem Erzkanzler und Preußen wurden sie denn auch schon dahin erläutert, daß die nicht vereinigten Schiffer der Kleinschiffahrt auch in den Stapelstädten laden, aber nicht über ihre Stromstrecke hinausfahren dürften; jedoch wie der ganze Zusatzvertrag, blieb auch diese Bestimmung, die vielen Streit von vornherein abgeschnitten hätte, unausgeführt. Die Jachtschiff-

[1] Auch von der Mainzer gilt dies einigermaßen, für die Kölner durchweg.

Digitized by Google

fahrt, welche sich soeben in selbständiger Unternehmung zu entwickeln begann, wurde dem Wortlaut des Oktroivertrags zufolge auf die Personenfahrt beschränkt.

Noch während man in Paris verhandelte, und Cretet den neuen Anträgen gegenüber erklärte: Frankreich lasse sich nur auf Ergänzungen und nicht auf fundamentale Änderungen des Vertrages, der als solcher schon Gesetzeskraft besitze, ein, beschloß Napoleon, dem die Sache so wie so schon zu lange währte, die Bestimmungen auszuführen. Am 1. November 1805 trat die neue Ordnung auf beiden Ufern ein; denn Dalberg stimmte natürlich ohne weiteres zu, zumal er früher garnicht zum Bezug seiner Einkünfte gelangen konnte[1]. Ein sehr tüchtiger Beamter, Coquebert-Montbret, wurde als Generalkommissar an den Rhein geschickt; sicher und schnell griff er durch; solchen Schiffern, die sich nicht fügen wollten, wurde die Strafe der Ausschließung angedroht. Preußen, das den Vertrag erst mit den Zusätzen anerkennen wollte, protestierte. Es hatte mit Dalberg, der sich gegen jedermann entgegenkommend und freigebig erwies, einen sehr günstigen Vertrag abgeschlossen, wonach es weit über den Oktroivertrag hinausgehend 30 000 Thlr. jährlicher Strombaukosten und 12 000 Thlr. besonders zur Herstellung von Winterhäfen erhielt, während Dalberg zugleich die Pensionen der alten Zollbedienten auf den Oktroi übernahm[2]; jetzt aber erhob es trotzdem seine Zölle weiter und ignorierte den Oktroivertrag vollständig[3]. Jedoch schon stand es in Unterhandlungen, um auch den Rest seiner alten rheinischen Besitzungen aufzugeben. Am 15. Februar trat es das rechtsrheinische Cleve an Murat ab, und dieser führte sofort den Oktroi durch. Eine neue Epoche für die Rheinschiffahrt begann, die Epoche der bureaukratischen Regulierung.

[1] Nur Preußen hatte ihm eine kleine Abschlagszahlung gemacht, nachdem es Verwaltungs- und Uferbaukosten selber abgezogen. Beaulieu-Marconnay II, 6, dessen Datierung jedoch falsch ist, und der von den weiteren Verhandlungen mit D. keine Kenntnis hat.

[2] Die Frage der Pensionen hatte schon den Reichstag beschäftigt, war aber unentschieden geblieben. Sie hing davon ab, ob die Rheinzölle, für die die Interessenten ja Entschädigung bekommen, aufgehoben seien, oder ob der Oktroi ihre Fortsetzung sei. Natürlich waren alle Staaten, nachdem sie ihre Entschädigung empfangen, der zweiten Ansicht, und Dalberg, der zwar der schwächste, aber für seine Person der nobelste Staatsmann der Epoche war und sich immer mit seiner Noblesse, seiner Redlichkeit und seinem Wohlwollen über die Jämmerlichkeit seines Verhaltens im ganzen tröstete, übernahm die Pensionen, wozu er nicht im geringsten verpflichtet war.

[3] Berliner St. A. a. a. O.

Digitized by Google

Drittes Kapitel.

Das Kaiserreich und die Rheinschiffahrt.

Alles kam in dem neuen Zustand, der durch den Oktroivertrag gegeben war, darauf an, wie die Zentralverwaltung funktionierte. Die „erfahrenen, klugen Beseher, die schon wußten, wieviel zu erheben gut war", die mit ihrer Herrschaft in laufender Rechnung standen, so daß sie tatsächlich immer Pächter der Erträge waren, verschwanden, eine Beamtenschaft, zahlreich, aber doch nicht überflüssig, trat ein, und jede Art Verpachtung war durch den Oktroivertrag für alle Zeiten verboten. Das erste Werk Coquebert-Montbrets war, auf Grund des Oktroivertrags und einiger erläuternder Entscheidungen die Instruktionen der einzelnen Beamtenkategorien, des Generaldirektors, der Inspektoren, der Empfänger, Kontrolleure, der Stationskontrolleure in den Stapelstädten, der Beseher, der Kanzlisten, der Bootsleute auszuarbeiten [1]. Mit diesen knappen Anweisungen war ein musterhaftes Amtsrecht, von dem man bisher am Rhein keine Ahnung gehabt hatte, geschaffen, aber man sah auch, wie groß die Machtvollkommenheit dieser Beamtenhierarchie war. Zugleich ordnete ein Reskript des französischen Ministers die Ausstellung und Kontrolle der Frachtbriefe [2]. Um den bureaukratischen Geist, der in ihm herrschte, zu kennzeichnen, genügt die Bestimmung, daß jeder Frachtbrief von den Stationskontrolleuren kopiert und mit einer laufenden Nummer ins Journal einregistriert wurde, und daß es den Spediteuren verboten war, die Fracht an den Schiffer zu zahlen, ehe dieser die Bescheinigung vom Kontrolleur brachte, daß er von aller Verantwortlichkeit frei sei. Strafen, Beschwerde- und Prozeßweg waren genau geregelt; jeder konnte genau wissen, woran er war, aber hier, wo jeder an lässiges Sichgehenlassen gewöhnt war, erschrak man über die Last der Formen, unter die man sich plötzlich gezwängt sah. Wie die neue Bureaukratie Schiffahrt und Handel nach dem Prinzip weiser Sparsamkeit und richtiger Kräfteverwendung zu regieren gedachte, das zeigte eine der ersten Bestimmungen des Generaldirektors, wonach in Köln nicht mehr als vier, in Mainz zwei Schiffe zur Ladung als genügend ausgesetzt sein sollten; sollte es jedoch einmal vorkommen, daß diese zur schnellen Beförderung nicht ausreichten, so sollten die Stationskontrolleure die Anzahl der Güter nach den von den Kaufleuten gemachten Erklärungen aufnehmen und alsdann bestimmen, wieviel Fahrzeuge noch

[1] Handbuch der Rheinschiffahrtsbeamten, bei Hermann, Rh.Sch.Ges. 45—76.
[2] ibidem p. 77—81 und Supplementär-Instruktionen des Generaldirektors 82—88.

Digitized by Google

zuzusetzen seien. Die Kölner Handelskammer, die sich fortan noch weit mehr als früher als Vertreterin des gesamten Rheinhandels, freilich unter besonderer Berücksichtigung des linken Ufers und des Kölner Stapels fühlte, wandte sich an den Minister um Minderung der Formalitäten, namentlich richtete sie sich gegen die genaue Eintragung aller Warengattungen und das Verbot jeder nachträglichen Änderung im Register; sie konnte darauf verweisen, daß man auch bei der Douane und im Freihafen die Formalitäten etwas erleichtert habe und damit weiter gekommen sei. Der Minister beruhigte sie: Die Kontrolle sei nun einmal nötig, um den bisherigen Mißständen vorzubeugen, und versprach äußerstes Entgegenkommen. Unzweifelhaft sind die acht Jahre eines strengen Formalismus für Kaufmannschaft und Schifferschaft nicht ohne erziehlichen Wert gewesen.

Zum Generaldirektor wurde, als Coquebert nach beendeter Einrichtung der Verwaltung nach Paris zurückgekehrt war, J. Eichhoff ernannt. Er hatte sich als geschickter Vermittler und guter Kenner in den letzten Jahren so hervorgetan, daß man keine bessere Wahl treffen konnte, besonders war er der Vertrauensmann Dalbergs. Seinen Sitz behielt er in Köln, im Jahre 1808 wurde die Fassung des Oktroivertrages, die Mainz zum Sitz der Verwaltung bestimmte, mit Rücksicht auf die überwiegende Bedeutung Kölns ausdrücklich abgeändert. In den ersten Jahren ging, da Eichhoff jeder Anregung des Handelsstandes rasch nachfolgte und die Stationskontrolleure auch mit häufigem Tadel zu gleichem Verhalten nötigte, alles recht gut. Die Verwaltungskosten berechnete später Eichhoff auf 10 % der Erträge, was mit Rücksicht auf die immerhin schlechten Jahre und im Vergleich mit anderen indirekten Steuern nicht viel sei. Und eins wurde binnen kurzem allseitig anerkannt: gerade das, wovor man sich am meisten gefürchtet hatte, die Gleichmäßigkeit eines festen Tarifs, erwies sich als Wohltat. Zugleich setzten die neuen Verwaltungen mit gründlichen Verkehrsverbesserungen ein. Schon seit 1799 war, zunächst aus militärischen Zwecken, eine Chaussee in Angriff genommen worden und stellte sich jetzt nicht als Behinderung, sondern als Förderung des Rheinverkehrs heraus; auf die Herstellung der Leinpfade sah namentlich Dalberg mit löblichem Eifer. Die Inspektoren sammelten allmählich über die Verhältnisse des Strombettes und der Ufer, die allerdings, namentlich am Oberrhein, noch sehr traurig waren, die Kenntnisse, die alsdann im Jahre 1816 Ockhart zu der ersten monographischen Behandlung des Stromes verarbeitete[1]. Schon im Jahre 1804 hatte die Handelskammer Mainz die

[1] Ockhart, Der Rhein nach der Länge seines Laufs und der Beschaffenheit seines Strombettes.

Digitized by Google

Sprengung der Felsen zwischen Bingen und Koblenz, wo sich die Schwierigkeiten aller anderen Strecken vereinigten, als ein Werk, das einer großen Nation vorbehalten sei, etwas pomphaft bezeichnet. Namentlich aber wurden jetzt erst die Freihäfen der beiden Stationsplätze ausgebaut, von denen besonders der Kölner eine für jene Zeiten großartige Anlage war, an der sich auch der Handelsstand durch Erbauung des Entrepot beteiligte.

Weitaus die wichtigste Unternehmung der ersten Jahre war die Einrichtung der Schiffergilden[1]. Sofort nachdem das Kurfürstenkollegium den Oktroivertrag genehmigt hatte, noch bevor die kaiserliche Ratifikation erfolgt war, setzten sich die Stadtbehörden und Handelskammern von Köln und Mainz in Verbindung, um eine provisorische Ordnung zu treffen. Sie gingen dabei offenbar von der Ansicht aus, daß für die definitive Regelung der faktische Zustand von maßgebender Bedeutung werden würde. Eine Jury wurde eingesetzt „pour l'examen des bateliers de cette ville"; da der Oktroivertrag die Zünfte nicht mehr als städtische kannte, wollte man augenscheinlich so rasch als möglich sie doch wieder unter die Stadtbefugnis bringen. Nur geprüfte Schiffer sollten zugelassen, ihre Zahl einstweilen geschlossen werden; auch ohne volle Ladung müssen dem Rang nach wöchentlich zwei Schiffe abgehen, alle Beiladungen in Kähnen wurden verboten. Die bergwärts kommenden Waren sollten nicht länger als 24 Stunden auf dem Quai liegen; so glaubte man des Schlendrians Herr zu werden. Sofort erhoben sich bittere Klagen der anderen Schiffer, die sich namentlich in Mainz, wo sie schon vorher ungünstig behandelt worden waren, ausgeschlossen sahen. Sie drohten mit Errichtung einer eigenen Körperschaft, aber „durchdrungen von der Richtigkeit desselben Prinzips" gingen die beiden Handelskammern schonungslos damit vor, die Anzahl der Schiffer noch weiter zu verringern, „damit jedem ein reichliches Auskommen gewährt und höchste Solidität bei ihnen erreicht werde". Aufnahmeanträge von Schiffern, die auswärts gelernt, wies die Mainzer Zunft, die sich schon völlig wieder im Besitz fühlte, zurück[2]. Unter der Hand ließ man sie dann freilich doch wieder zu, wo Not am Mann war. Die Ausgeschlossenen, die dieses Vorgehen als unverträglich mit den allgemeinen Bestimmungen des Oktroivertrages ansahen, wandten sich an die Behörden. Eine sehr laue Verwendung des Präfekten des Moseldepartements für die Koblenzer Schiffer wurde abgewiesen, und auch Eichhoff ermunterte zwar die Aus-

[1] Vgl. Eckerts vortreffliche Darstellung Kap. II 31 f. Die vorläufige, selbstherrliche Einrichtung vom 21. Germinal XIII (11. April 1805), und ihr Verlauf ist ihm jedoch unbekannt geblieben.

[2] Ein Fall von 1806 bei Eckert 41.

Digitized by Google

geschlossenen, zu einer Korporation, womöglich mit den Jachtschiffern, zusammenzutreten, jedoch nur, „damit man auch die kleine Schiffahrt unter möglichst feste Regeln bringen könne (1806). Allerdings gerieten Mainz und Köln ihrerseits bald hart aneinander. Beide klagten schon 1806 bei ihren Präfekten und beim Minister, daß jede Stadt ihre eigenen Schiffer unrechtmäßig im Rang begünstige; Köln warf den Mainzern vor, daß sie Bretter und Tabak nicht laden wollten, weil sie zu wenig Fracht abwürfen u. s. w. Mit jeder Kleinigkeit lief man sofort zu den höchsten Behörden, denen wahrhaftig die Meinung, daß die Rheinländer zur zentralisierenden Bevormundung reif seien, nicht zu verdenken ist. Die Schiffer ihrerseits waren mit ihren eigenen städtischen Verladekommissionen, deren interimistisches Fortbestehen die Generaldirektion angeordnet hatte, ebenfalls unzufrieden, sie klagten über Parteilichkeit und bekamen den Gegenvorwurf der Faulheit zu hören. Es war alles im besten Gange, zu den städtischen Zünften und ihren Mißbräuchen zurückzukehren.

Bei dieser Lage der Dinge war es doch ein großer Fortschritt, daß es nach längeren Vorberatungen auf Grund der Bestimmungen des Oktroivertrages zu einer Organisation der Schiffergilden kam, die wenigstens mit dem Prinzip der Stadtzunft brach und statt dessen die Gilden unter die scharfe Zucht der Generaldirektion nahm. Allerdings war die im Herbst 1805 auch vom Präfekten bestätigte Mainzer Verordnung und die entsprechende Kölnische zur Grundlage genommen, aber sie wurde von der Generaldirektion und dem französischen Ministerium — Dalberg scheint sich ganz passiv verhalten zu haben — stark umgearbeitet, bis sie endlich am 12. August 1807 publiziert wurde. Wohl wurden auch jetzt die Gilden nach Köln und Mainz benannt, aber der Grundsatz des Oktroivertrags, daß sämtliche Schiffer beider Rheinufer bis zur holländischen Grenze in die Korporation eintreten, wenn sie die nötigen Vorbedingungen erfüllten, wurde jetzt zu Grunde gelegt. Eine vierjährige Lehrzeit und vierjährige Gesellenzeit bei einem Gildemitglied waren erforderlich; dann erhielt nach vorhergehender Prüfung der Bewerber von der Generaldirektion das Zeugnis als „angehender Schiffsmeister", mußte jedoch als Steuermann und in Vertretung von Schiffern noch längere Zeit fahren, ehe er das Patent als „Setzschiffer" erlangte; als solcher durfte er dauernd ein Schiff führen, z. B. in Vertretung einer Witwe; Mitglied der Gilde konnte er aber erst werden, wenn er die erforderlichen Mittel, das Schiff und die Kaution, die in Geld oder liegenden Gütern zu stellen war, aufweisen konnte. Die Kaution war nach der Größe des Schiffes bemessen; als größte Schiffe nahm man für den Mittelrhein 3000 Zentner, für den Niederrhein 4000 Zentner an.

Digitized by Google

Der Zweck dieser etwas peinlich genauen Bestimmungen war unzweifelhaft, eine Bürgschaft für die Zuverlässigkeit der Schiffer, die in den vorhergehenden Jahren einer halben Gewerbefreiheit Schaden gelitten hatte, zu geben. Eine Erschwerung des Meisterwerdens war dabei kaum beabsichtigt; hierfür standen andere Mittel zu Gebote.

Die Verwaltung der Gilde unterstand dem Bureau, das sich aus je drei rechts- und linksrheinischen Schiffern und einem gewählten Sekretär zusammensetzte und vierteljährlich abwechselnd unter dem Maire der Stationsstadt und dem Oktroiinspektor tagte. Diese Beteiligung des Maires am Vorsitz war die einzige Erinnerung, die an die alte Stellung der Gilden in einem städtischen Gemeinwesen geblieben war. Das Bureau besaß noch immer ausgedehnte Befugnisse der Selbstverwaltung, mehr als sie sonst Napoleon den neu eingerichteten Körperschaften einzelner Gewerbe zubilligte, aber es war doch überall in wichtigeren Dingen von der Kontrolle und der Entscheidung der Generaldirektion abhängig. So übte es die „innere Polizei", d. h. die Aufsicht über Lehrlinge, Gesellen, angehende Meister bis zur Verhängung der Suspension auf ein Jahr; zur Streichung von Meistern und zum Verfahren gegen Mitglieder aber war die Bestätigung des Generaldirektors nötig. Mit der Feststellung der Rangordnung, der Zulassung neuer Mitglieder, wobei der Generaldirektor über die Bedürfnisfrage entschied, stand es ähnlich. Selbstverständlich war jetzt die Gilde nur noch eine rein gewerbliche Einrichtung; wie die politischen, so waren auch die religiösen und geselligen Zwecke dieser Verfassung in Wegfall gekommen; dagegen hatte sich ihre Bedeutung als Unterstützungsverband verstärkt. Die neue Unterstützungskasse für Witwen, Waisen, verunglückte und arbeitsunfähige Schiffer war geschickt eingerichtet: je nach der Größe des Schiffes entrichtete das Mitglied ein Eintrittsgeld von 75—300 Fr.; an laufenden Beiträgen wurde 1 Centime vom Zentner aller Ladungen erhoben. Für die Verteilung der Unterstützungen gab es jedoch keine Norm; sie war ins Belieben des Bureaus gestellt. So waren überhaupt die Befugnisse und Rechte des einzelnen auf ein geringstes Maß herabgedrückt; er sah sich überall, bis zur Disziplin seiner Lehrlinge, von der Genossenschaft kontrolliert, wie diese wieder unter der scharfen polizeilichen Kontrolle der Oktroiverwaltung stand. Die fühlbarste Beschränkung unter allen aber war, daß dem einzelnen wie der Gilde jeder Einfluß auf die Feststellung der Frachten, wie es schon im Oktroivertrag ausgemacht worden war, fehlte.

Die Einrichtung der Gilde selbst verzog sich, da die Meldungen angenommen und geprüft und die Listen der Rangfahrt den Maires der Stations-

Digitized by Google

städte vorgelegt werden mußten, bis in den nächsten Herbst. Die Kölner Handelskammer verfuhr bei den Prüfungen sehr streng, sie wies z. B. 27 Cauber Schiffer ab und forderte Mainz, wo man lässiger verfuhr, auf, ebenso zu handeln. Eichhoff mußte sie nur ermahnen, daß sie kein „droit expulsif“ besäßen, weil dies eine Beeinträchtigung der rechtsrheinischen Kammern sein würde. Im ganzen hatten sich in Mainz 200 Schiffer, von denen nur 44 in Mainz ansässig waren, gemeldet. Von diesen entfielen auf die Großschiffahrt zwischen den Stationsstädten 104, 70 entschieden sich für die Kleinschiffahrt, 26 waren Jachtschiffer. In den beiden Sektionen der Kölner Gilde waren 154 Personen, von denen in der oberrheinischen 44 der Groß-, 33 der Kleinschiffahrt, in der niederrheinischen entsprechend 70 und 7 angehörten. 40 hatten in Köln selbst ihren Wohnsitz[1]. Fast die Hälfte der niederrheinischen Sektion entfiel auf holländische Schiffer. Dem Sinn wie dem Wortlaut der Oktroikonvention nach hätten sie ausgeschlossen sein müssen; aber es war gar nicht daran zu denken, daß man ihnen den Kölner Hafen hätte sperren können. Den persönlichen Anforderungen des Gildenstatuts haben sie sich wohl unterworfen; im übrigen aber kümmerten sich die Städte der batavischen Republik und ihre Schiffer, die von ihnen ihre Weisungen empfingen, nicht um die Verordnungen der Generaldirektion. Die Listen waren nicht vollständig. Im Jahre 1813 zählte Ockhart im ganzen auf dem Rhein 689 Schiffer, also mehr als das Doppelte der Kopfzahl der Schiffervereine (328); der überwiegende Teil der Kleinschiffahrt blieb außerhalb derselben. Die Gilde hatte für sie keinen Wert, und binnen kurzem zogen die Landesbehörden sie wieder ganz unter ihre Befugnisse, ohne daß die Zentraldirektion Versuche gemacht hätte, dieses zu hindern. Damit fielen auch die Bestimmungen über Prüfungen und Patenterteilungen für sie wieder weg. Umsomehr mußte die Oktroiverwaltung bemüht sein, wenigstens die große Warenversendung den Gildeschiffern zu erhalten. Auch ihnen gegenüber konnte man nicht alle Bestimmungen des Gildestatuts durchsetzen. Als die niederrheinischen Schiffer 1808 sich außer stande erklärten, Kautionen zu stellen, erklärte sich die Handelskammer Köln für ihre Bitte, indem sie feststellte, daß die Oberländer schon alle ohne Kaution zugelassen worden seien; die Schiffer seien eben fast alle arm, und es sei nur eine Verschlimmerung des so wie so grassierenden Wuchers gewerbsmäßiger Darleiher bei der Forderung von Kautionen zu befürchten.

[1] Die Zahlen der Gilde und ihre Zusammensetzung war 1811 noch unverändert.

Digitized by Google

Die Oktroiverwaltung selber war zufrieden mit ihrem Werke, in dem sie alle Interessen gleichmäßig glaubte berücksichtigt zu haben. „Die Gegner solcher Schiffergilden" schrieb Eichhoff noch später „suchten nur ihr Privatinteresse hinter dem großen Grundsatz der Handelsfreiheit zu verbergen und versprächen große Wohltaten von der Konkurrenz. Er aber sehe darin nur den Verderb des größten Teils der Schiffer, während auf der andern Seite eine zweckmäßige Polizeiaufsicht die Gefahren eines Monopols oder einer allzu großen Verminderung der Anzahl der Schiffer leicht vermeiden lasse." — Diese Ansichten teilte damals noch jedermann; in ihrer polizeilichen Reglementierung und Zentralisierung schienen die Korporationen nur noch nützlich zu sein; aber sofort stellte sich auch heraus, daß, wo diese Reglementierung einsetzte, obwohl von unparteiischen Sachkennern geübt, sie nur mit Widerstreben geduldet wurde und in ihrem Erfolge zweifelhaft blieb.

Zuerst (1809) verdrängte Eichhoff, unzweifelhaft im Sinne des Oktroivertrages die Schiffer der Nebenflüsse wieder vom Rhein, da abgesehen von den Sonderrechten der Frankfurter, nur den Bewohnern der beiden Rheinufer die Zwischenfahrt oder Kleinschiffahrt zustehe. Das traf besonders die 83 Moselschiffer hart. Die Städte Metz und Trier und die Präfekten ihrer Departements erhoben heftig Widerspruch, sie schuldigten Koblenz an, daß es schon seit langem einen Moselstapel begehre, wie Mannheim einen Nekarstapel besaß, und erlangten wenigstens so viel, daß ihren Schiffern die Fahrt entweder nach Köln oder nach Mainz erlaubt wurde[1]. Tatsächlich konnte man auch den Schiffern der anderen Nebenflüsse die Beteiligung an der Kleinschiffahrt nicht ganz versagen. Ihrer zählte Ockhart 629, nicht viel weniger als auf dem Rhein; der Main zählte allein 330.

Verschiedene Umstände wirkten also zusammen, daß die Anzahl der Kleinschiffer sich beständig vergrößerte, während man eher darauf sann, die der zugelassenen Großschiffer zu vermindern. Von den meisten Reglements, namentlich von jedem gezwungenen Rang waren sie frei, den Beschränkungen der Gilde unterstanden sie nicht, also waltete die freie Konkurrenz, die man im ganzen ablehnte, bei ihnen, und schon hierdurch gedrängt suchten sie so viel wie möglich von der Gesamtschiffahrt an sich zu ziehen. Die Generaldirektion kam ihnen anfangs entgegen. In Übereinstimmung mit den Pariser nicht ratifizierten Verabredungen von 1805 verfügte sie (10. Dezember 1807), daß die Kleinschiffer auch nach den Stationshäfen Köln und Mainz kommen, und nur den Verkehr zwischen diesen selbst nicht ver-

[1] Bald wieder durch Ministerialdekret nur auf Köln beschränkt.

Digitized by Google

mitteln dürften. Die Folge war, daß binnen kurzem die Kleinschiffahrt sich ganz in den Besitz der ihr zugelassenen Transporte nach allen Zwischenplätzen gesetzt hatte, der sich zum direkten Verkehr zwischen Mainz und Köln wie 3 : 2 verhielt. Die Schiffergilden und die beiden Handelskammern erhoben bittere Beschwerde, Eichhoff selber wurde umgestimmt und fand jetzt, daß es der klare Sinn des Oktroivertrages sei, die Zwischenfahrt auf den kleinen Wechselverkehr in Landesprodukten zu beschränken. Er bereitete ihr jetzt entsprechende Schwierigkeiten. In Paris entschloß man sich allerdings zu einer Regelung (1811), aber sie fiel nicht im Sinne der Gilden aus, da der Kleinschiffahrt jene Berechtigung gelassen wurde. Auch sie wurde jetzt in drei Sektionen eingeteilt, die Regelung und der Abschluß von Verträgen über sie wurde aber den Ortsbehörden überlassen, also der Oktroiverwaltung entzogen; dabei wurde der Grundsatz ausgesprochen, daß ihre Frachten niedriger sein sollten als die der Großschiffahrt.

Bei jenen Verträgen handelte es sich um die Einrichtung regelmäßiger Beurtfahrten. Solche blieben in dieser Epoche, da sie sich doch nur immer auf einer Stromstrecke bewegen konnten, ziemlich unentwickelt. Der Niederrhein hatte sie auch nicht sehr nötig; denn nach wie vor bezogen die hier gelegenen Städte ihre Waren direkt von Holland. Düsseldorf hatte seine eigene Beurtfahrt mit Amsterdam, zwischen Düsseldorf und Köln genügte daher eine Beurt von vier Mitgliedern, die zweimal wöchentlich, und zwar drei Tage zu Berg, zwei zu Tal (!) fuhr. Die Oktroiverwaltung hatte sie zustande gebracht, aber Murat, der bisweilen mehr Selbständigkeit als die anderen Rheinbundfürsten zeigte, wollte sie nur als private Einrichtung anerkennen; er entzog der Oktroiverwaltung zuerst die Aufsicht über die kleinen Schiffer und ließ sie nicht einmal von der Schiffergilde freisprechen.

Die französischen Minister verhielten sich mißtrauisch gegen diese ganze Schifferorganisation. Im März 1813 fragte der Generaldirektor des Wasser- und Straßenbaues Molé endlich bei den Handelskammern an, ob die Scheidung der großen und kleinen Schiffahrt beizubehalten sei und ob die Gilde der Großschiffer unbedingt das Monopol haben solle. Die beiden Handelskammern traten natürlich wieder mit Eifer für den alten Zustand ein. Seit dem Städtebunde von 1255 sei es so, erklärten die Mainzer, die schon die neuen Gilden nur noch als die Fortsetzung der alten ansahen; nur in diesen Korporationen könne sich ein vertrauenswerter Schifferstand bilden; daher verlangten die Kammern den Ausschluß aller Kleinschiffer von den beiden Stationshäfen, zugleich aber die Abschaffung des allgemeinen Schiffervereins von 1807 und die Rückkehr zu den alten Gilden mit lokaler Verfassung: die Kölner verstiegen sich dabei gar zu der Forderung, daß sich

Digitized by Google

die Generaldirektion ganz auf ihre finanziellen Aufgaben zurückziehe und die ganze Strompolizei den Lokalbehörden überlasse. Schon seit drei Jahren kämpften sie mit heftigen Angriffen gegen Eichhoff für diesen Gedanken: der Maire von Köln, der sich jederzeit mit der Handelskammer in Benehmen zu setzen habe, schien ihnen als die geeignete Behörde für die Gilde. Daran war nun nicht zu denken, daß man in dem Frankreich Napoleons solchen altreichsstädtischen Anwandlungen nachgegeben hätte; aber eins ist ersichtlich, daß sich die ganze Scheidung der Schiffahrt in zwei Hälften, wie sie der Trennung der Kabotage von der Hochseeschiffahrt entsprach, in keinem Punkte bewährt hatte.

In der Kleinschiffahrt hatte die Konkurrenz, die zu unterdrücken der Gilde nicht gelang, zu einer Begünstigung der kleinen Leute geführt, in der Personenfahrt erhab sich zum erstenmal auf der gleichen Grundlage ein konzentrierter Großbetrieb von etwas längerer Dauer. Schon gleich nach der Besitznahme von Köln und Mainz waren, begünstigt von der neuen Gewerbefreiheit, rasch aufeinander mehrere kleine Unternehmungen entstanden, die neben der Personenbeförderung auch noch etwas Eilfracht besorgten. Die Ortsbehörden und selbst die Douanenverwaltung, die eine zollfreie Deponierung von Passagiergepäck begünstigte, waren ihnen freundlich entgegengekommen, den Angriffen der früheren Gildenschiffer, die sie nach Möglichkeit einzuschränken suchten, fehlte einstweilen jeder gesetzliche Boden. Bemerkenswert ist, daß sofort das große Kapital an diesem Punkte einsetzte. Hinter den ersten Unternehmungen stand das einzige große Bankhaus der Rheinlande, Abraham Schaaffhausen in Köln; als es sich zurückzog, übernahm ein Kommis desselben, Doleschall[2], die Leitung der einen Unternehmung, die 12 Jachtenbesitzer aus dem Rheingau und Mainz beschäftigte. Um dieser die Spitze zu bieten, vereinigten sich 12 andere Schiffer zu einer Genossenschaft unter Führung eines gewissen Obert, gegen die nun ebenfalls die Großschiffer und die Handelskammern auftraten. Von Anfang an suchten die Mainzer Lokalbehörden bald mit gutem Zureden, bald mit Strafmandaten die beiden Konkurrenzunternehmungen zu einer Vereinbarung zu drängen; so wenig sie die Jachtschiffahrt den Großschiffern opfern wollten, so unnütz schien ihnen die Zersplitterung, und bei Personen- und Postfahrten wird ja in der Tat eine einheitliche Regelung dieser vorzuziehen sein. Im Jahre

[1] Die Schicksale der Jachtschiffahrt sind auf Grund des ausgedehnten Mainzer Materials eingehend von Eckert 62—75 geschildert worden. Ich habe auch aus dem, diesem ganz entsprechenden Kölner Material nur wenig zuzusetzen.

[2] Diese Beziehung D.s zu Schaaffhausen und damit die Verbindung der früheren Unternehmungen untereinander hat E. nicht bemerkt.

Digitized by Google

1804 war die Vereinbarung, die von Cretet bestätigt wurde (2. August), vollzogen: die beiden Unternehmungen erhielten gegen alle Dritten ein Monopol, sie durften sogar im Bedürfnisfall von andern Schiffern Jachten zu festen Mietpreisen requirieren; sie selber wechselten mit den Jachten ab, täglich sollte morgens ein Schiff mit der Post abgehen, für die Reise waren in den Sommermonaten zwei, im Winter drei, für die Rückreise 3 und 4 Tage gerechnet. Die Preise der Plätze (Mainz—Köln 12 Fr.), der Beförderung von Chaisen, von Übergepäck waren geregelt, die Beförderung von Eilgut — fälschlicherweise zum gleichen Tarif mit der langsameren Großschiffahrt, gestattet. Der Gesichtspunkt, der damals der Stadt Mainz und der von ihr gewonnenen Regierung der wichtigste war, trat schroff hervor: alle Schiffer des rechten Ufers waren ausgeschlossen. Die dortigen Schiffer durften also nur auf ihrem Ufer Personenverkehr treiben, was ihnen wenig nützte.

Durch den Oktroivertrag, der fast gleichzeitig abgeschlossen worden war, wurde eine solche Einseitigkeit unmöglich gemacht; da aber außer dem allgemeinen Grundsatz der Freiheit der Jachtschiffahrt und der leeren Verweisung auf zukünftige Staatsverträge nichts Genaueres ausgemacht war, bestätigten die Mainzer Behörden nochmals jenes Statut, und die Generaldirektion tat das gleiche, wobei sie jedoch die Beförderung von Eilfracht auf den vierten Teil der Ladefähigkeit der Jachten beschränkte. Auch in dieser Beschränkung wurde das Recht, da hier zum erstenmale Pünktlichkeit mit bisher unerhörter Geschwindigkeit der Versendung sich vereinigte, den Gildenschiffern sehr lästig. Die Gilde erbot sich, um dem Bedürfnis nach Eilfracht, die von der Handelskammer Mainz auf noch nicht 30 000 Zentner jährlich veranschlagt wurde, zu entsprechen, wenigstens in Zukunft regelmäßig wöchentlich ein Schiff abgehen zu lassen (sc. ohne Rücksicht auf volle Ladung). Wenigstens die Handelskammer Köln trat jedoch stets lebhaft für das neue leistungsfähige Verkehrsmittel ein. Schon 1807 hatten sich die Regierungen vereinbart, statt der Privatunternehmungen eine Vereinigung der Jachtenschiffer beider Ufer unter einem ernannten Direktor einzurichten, im Jahre 1808 entzog man von Paris aus, unzweifelhaft dem Wortlaut der Oktroikonvention gemäß, den „Wasser-Diligencen" das Recht der Eilgutbeförderung, auf das Andringen Eichhoffs wurden jedoch bald wieder 80 Zentner für jede Jacht[1] gestattet, indem man zugleich die Forderung stellte, daß die schon vorher zum Austritt aus der Gilde veranlaßten Jachtschiffer eine eigene Korporation bildeten und den Reinertrag jährlich unter sich verteilten.

[1] Diese selber hatte meist nicht über 250 Zentner Ladefähigkeit.

Digitized by Google

Damit war auch diese abweichende Form der Verkehrsunternehmung auf den Normalfuß einer kontrollierten Rangfahrt gebracht. Daraufhin legten Doleschall[1] und Obert ihre Unternehmungen zusammen; sie erschienen als Geschäftsführer des Verbandes, da sie sich aber die gesamte Geschäfts- und Kassenführung vorbehielten und jedem der 24 Teilnehmer ein Fixum von 175 Fr. für die Fahrt aussetzen, blieben sie in der Tat doch die Einzelunternehmer, die Schiffer ihre Angestellten. Anfangs suchte die Stadt Mainz und ihr Präfekt nochmals die rechtsrheinischen Schiffer auszusperren. Eichhoff verhinderte diese Ungerechtigkeit, die Vermehrung der Teilhaber ließ freilich die Reihe seltener an den einzelnen kommen. Während sich das Einkommen der Rechnungsführer auf einer stattlichen Höhe hielt[2], wurde der Anteil der Mitglieder immer kleiner. Kein Wunder, daß sie anfingen, über Tyrannei zu klagen; die Mainzer Behörden nahmen sich ihrer, einstweilen noch vergeblich, an, und wünschten eine Abschwächung des Privilegs und eine Erhöhung des Fixums. Der Versuch, ein genossenschaftliches Amt zur Handelsvormundschaft über die Genossenschaft und diese zur privaten Großunternehmung auszugestalten, blieb auf halbem Wege stecken und die Schiffer warteten nur auf den günstigen Augenblick, die Abhängigkeit abzuwerfen.

Die Beförderung von Eilfracht war den Jachtschiffern 1810 nur wieder in sehr beschränktem Maße eingeräumt worden. Die Zeiten waren, seitdem die Kontinentalsperre ihre Wirkungen äußerte, so, daß die Sorge, den begünstigten Gildeschiffern leidlich Frachten zu verschaffen, vollends jede andere Rücksicht in den Hintergrund drängte. Zufrieden waren die Handelskammern mit den Gilden trotz ihres immer schrofferen Eintretens für ihr Monopol freilich nie gewesen. Das Lademinimum, welches der Octroivertrag festgesetzt, schien ihnen unpraktisch gewählt, für die niederländischen Schiffe zu klein, für die oberländischen, die im Durchschnitt nur über ein Drittel des Laderaums von jenen verfügten, zu groß[3], es kam doch wieder schon 1808 vor, daß der Schiffer auch im Rang zwei Monate auf Ladung wartete; vor allem aber kehrten sie sich gegen jene erweiterte Zu-

[1] Dieser hatte sich schon 1807 auf diese Eventualität hin um den Posten eines Direktors beworben und 12 % der Bruttoeinnahme für sich und sein Bureau verlangt.

[2] Eckert rechnet sehr wahrscheinlich 10000 fl. (22000 Fr.) Reingewinn. Im Jahre 1807 hat (Köln. H. K.) Doleschall den Bruttoertrag von 300 Reisen auf 48000 fl. veranschlagt, die Kosten auf 44213 fl., wobei jedoch der Schiffer, der 2—3 starke Knechte haben mußte, mit 88 fl., nicht wie später mit 80 angesetzt war.

[3] Köln 1808 und 1810 und die Antworten der beiden Handelskammern auf die Anfrage des Ministers April 1813.

Digitized by Google

lassung von Schiffern, die die Generaldirektion bei der Organisation der Gilde pflichtgemäß verfügt hatte; jetzt, klagt man, komme die Reihe kaum einmal im Jahre an jeden. Immer klagten sie den einen Schuldigen an, die Generaldirektion: „par ses dispositions et par sa connivence elle a organisé le desordre le plus complet“ war das Schlußurteil der Kölner Handelskammer. Nicht als ob sie sich der polizeilichen Reglementierung als solcher abgewandt hätten; im Gegenteil; sie wünschten sie noch viel straffer, aber sie wollten sie selber allein ausüben. Im Jahre 1812 arbeiteten sie eine neue Ladeordnung aus, die Ladefrist war hier im holländischen Verkehr wenigstens auf 14 Tage beschränkt, aber der Zusatz, daß eine Verlängerung stattfinden könne, wenn nicht 1800 Zentner beisammen seien, machte diese Bestimmung wieder wertlos. Den Geist der Gildeschiffer aber erkennt man aus ihrer Antwort: Sie würden der Ladeordnung nur zustimmen, wenn alle Güter, auch die bisher vom Umschlag befreiten, Traß, Schiefer, Erde u. s. w., in Köln und zwar ausschließlich auf ihre Schiffe umgeladen werden müßten; sonst würden sie mit sehenden Augen in ihr Verderben rennen.

Die ganze auf Beschränkung der Schifferzahl hinauslaufende Politik der Handelskammern wird doch nur verständlich, wenn wir beobachten, wie sie immer von neuem hofften, daß sie die Frachtsätze allein und in ihrem Interesse würden diktieren können. Der Oktroivertrag hatte freilich nur ihre Zuziehung bestimmt und die Festsetzung der Generaldirektion übertragen. Die Handelskammern beeilten sich anfangs gar nicht, von ihrem Recht Gebrauch zu machen[1] beschwerten sich aber bald, daß die Generaldirektion den Satz viel zu hoch gegriffen habe. Auf die wichtigste Fracht hatten sie aber auch gar keinen Einfluß. Jetzt rächte es sich, daß man Holland bei der Neuregelung der Schiffahrtsverhältnisse ganz außer Acht gelassen hatte; denn die niederländischen Städte setzten nach wie vor die Fracht bis Köln ganz allein und ganz nach ihrem Belieben übermäßig hoch an. Die Schiffer waren nicht dieser Meinung, sie drohten 1808 in Mainz sogar einmal mit Arbeitseinstellung[2]. Auch hier wünschten die beiden großen Handelsstädte, die kleineren aus der Beteiligung herauszudrängen, ohne bei Cretet hierfür ein offenes Ohr zu finden. An sorgfältigen Berechnungen aller Unkosten, die man der Fracht zugrunde legt, ließ es die Generaldirektion nicht fehlen. Ockhart, der an ihnen besonders beteiligt war, hat sie in seinem Werk

[1] Hermann, Gesetzgebung p. 48. Von den zwei Städten Düsseldorf und Köln war „durchaus kein offizieller Aufschluß“ über die Fracht zu erhalten.

[2] Eckert 49 A. 2.

Digitized by Google

über den Rhein mitgeteilt[1], aber man sieht doch, wie schwankend die einzelnen Posten und wie willkürlich deshalb ihre durchschnittliche Festsetzung war; Fahrzeit und Lademenge, selbst Verzinsung und Amortisation des Schiffs, die sich bei verschiedenen Schiffsgrößen natürlich auch verschieden gestaltete, ebenso die Bezahlung der Schiffszieher wechselten. Und wenn man der übrigen Rechnung Recht geben will, so war es immer noch die Frage, wie viel Fahrten der Schiffer im Rang machen konnte. Hiervon hing sein Einkommen mehr als von allem andern ab.

Die Städte machten ihre Gegenberechnungen, und wenn die Oktroidirektion zu einem sehr geringen Reingewinn der Schiffer kam, gelangten sie dabei zu einem recht hohen[2]. Die bureaukratische Regulierung hatte statt der früher nach 4 Sätzen abgestuften Fracht einen Einheitssatz, 42 Kr. (1 Fr. 20 Cts.) für den Zentner (von 107 Pfd.) für die Bergfahrt, 28 Kr. für die Talfahrt, angesetzt. Die Talfracht war also im Verhältnis zu den Kosten und vollends zu den geringen Warenmengen, die als Rückfracht billig gefahren werden konnten, viel zu hoch angesetzt, der Unterschied der Waren und ihrer Belastungsfähigkeit prinzipiell vernachlässigt. Allerdings wird man zugeben müssen, daß sich die sogenannte Großschiffahrt allein mit wertvollen Waren beschäftigte. Die Handelskammern wünschten wieder eine dreifache Abstufung neben einer allgemeinen Ermäßigung.

Durch alles dies aber lassen sie sich nicht irre machen an der Vortrefflichkeit des Prinzips. Auch in diesem Punkte war man in Paris, wo man freilich Brot- und Fleischpreise auch für die Hauptstadt wieder regulierte, aufgeklärter. Zweimal fragte der Minister an, ob man nicht besser die Fracht der freien Vereinbarung überlasse (1810 und 1812). In den

---

[1] Ockhart, Der Rhein 130 f. Eckert 50 f.

[2] Aus den Berechnungen der Stadt Frankfurt sei in Ergänzung der Mitteilungen Ockharts hier angeführt: Es werden 3—4 Fahrten zu Berg, mindestens 2—3 zu Tal gerechnet, 12 Jahre hält ein Schiff von 2500 Ztr. Ladefähigkeit im Werte von 3200 fl. Die Gesamtkosten einer Fahrt Köln—Mainz inkl. Verzinsung und Abschreibung beliefen sich auf 866 fl. (Schlepplohn 396 fl., Steuerleute 120 fl., Matrosen 108 fl.), dazu Verzinsung, doch nicht der Oktroi. Ockhart rechnet dagegen 1000—1100 fl.). Danach entfielen an Selbstkosten per Zentner $20^3/_4$ Kr. zu Berg, $12^1/_8$ Kr. zu Tal (Ockhart setzt die Kosten der Talfahrt nur = $^1/_3$ der Bergfahrt). Bei einer Frachttaxe von 42 Kr. resp. 28 Kr. bleibe nach Abzug des Oktrois dem Schiffer $26^5/_8$ Kr. Bergfracht, $17^5/_8$ Kr. Talfracht, also mache er einen Reingewinn von etwa 6 Kr. bei der Bergfahrt, $5^1/_2$ Kr. bei der Talfahrt per Zentner. Bei sechsmaliger Fahrt, wie sie hier angenommen wird, kam selbst bei nur 2500 Zentner Ladung ein recht stattliches Einkommen heraus; traf aber die Reihe den Schiffer nur einmal (also Berg- und Talfahrt), so blieb es recht dürftig.

Digitized by Google

schärfsten Ausdrücken lehnten die Handelskammern diese Zumutung ab[1]: Jede Bedingung des Spediteurs werde sonst der Schiffer eingehen müssen, dazu würden die Spediteure nur noch schlechte Schiffe nehmen, die Fracht würde so sinken, daß der Schiffer von ihr nicht mehr werde leben, geschweige seine Schiffe imstande halten können, schließlich werde nur noch ein Haufen ausgehungerter Menschen die Schiffahrt auf dem Rhein betreiben. Der rechtliche Kaufmann aber werde jener Freiheit bald überdrüssig sein, wenn er über die Fracht jedes Artikels mit dem Schiffer verhandeln, seine kostbare Zeit verderben und sich überdies dem Vorwurf seiner Korrespondenten aussetzen müsse, daß andere gewinnsüchtige und weniger delikate Spediteure bessere Bedingungen anböten. Sie befürchteten endlich den Ruin der kleinen Handelsfirmen und das Monopol einiger großen — die ultima ratio der Feinde freierer Bewegung zu allen Zeiten. Also: Feststellung der Frachten, aber unter Ausschluß der Generaldirektion, durch eine Kommission von Kaufleuten und Schiffern! Eichhoff hingegen zog seinerseits aus den Angriffen, denen er von beiden Seiten unterlag, während alle das Prinzip billigten, den Schluß, daß er richtig handle; er wünschte nur noch eine Zuziehung von Koblenz und Wesel und namentlich der niederländischen Städte zur Feststellung der Fracht.

Wenn man die engherzig rückschrittliche Gesinnung des Handelsstandes von Mainz und Köln auf ihren eigentlichen Kern zurückführen will, so ergibt sich doch immer die Bewahrung und Ausnutzung des Stapels als solcher. Die Beamten der Oktroidirektion hatten sich zwar ebenfalls, überzeugt von der Vortrefflichkeit des Gesetzes, das sie handhabten, ganz für die strenge Durchführung der Umschlagsrechte erklärt, aber sie taten auch hier dem Eifer der Interessenten längst nicht mehr genug. Eichhoff sprach seine Ansicht dahin aus: Wenn einmal von der Natur Fahrzeuge verschiedener Größe auf den einzelnen Stromstrecken nötig gemacht würden und ebenso die Umpackung gewisser Waren, so erfordere es auch das Beste des Handels, daß diese Punkte unveränderlich festgelegt würden. Nur von diesen Punkten aus lasse sich die Handlung auch richtig regulieren. Sobald man gestatten würde, daß der Schiffer nach seinem Belieben an jedem Orte aus- und einlade, würde die große Schiffahrt bald zu einer Heckenfahrt herabsinken. Aber er fügte hinzu, daß man die gezwungene Umladung nicht auf voluminöse, sehr schwere, gebrechliche oder geringwertige

[1] Auszug bei Eichhoff 134 f., vollständig Köln. H.K. Cf. Eckerts Bemerkungen p. 50. Eine bez. Denkschrift Eichhoffs bei Klüber, Akten des Wiener Kongresses III, 110 f.

Digitized by Google

Gegenstände ausdehnen dürfe, die dadurch beschädigt oder unbillig im Preise gesteigert würden. Demgemäß hatte er mehrere Gegenstände der letzten Tarifklasse vom Umschlag freigelassen. Es waren fast nur solche, die auch früher schon stapelfrei gewesen waren, aber wir lernten auch schon die Proteste der Schiffer und der Behörden der Stapelstädte kennen. Und doch tadelte Eichhoff den Kölner Stationsvorsteher hart, als er eine Ladung Bretter vorbeiließ. Die alten Gegner des Stapels waren nicht völlig zum Schweigen gebracht. Murat hatte kaum die Regierung des Großherzogtums Berg angetreten, als er mit gewohnter Lebhaftigkeit für Düsseldorf Freiheit vom Kölner Stapel beanspruchte. Für den oberrheinischen Verkehr setzte er es nicht durch, auf dem Niederrhein kümmerte er sich nicht darum. Dagegen entzog der Generaldirektor sofort Müllheim trotz Protestes jede selbständige Verladung; von Köln aus wurde, da man die verhaßte Konkurrentin doch nicht ganz lahm legen durfte, eine Rangfahrt von 12 Schiffern quer über den Rhein eingerichtet.

Der Stein des Anstoßes blieb aber nach wie vor Frankfurt. Schon während der Verhandlungen in Regensburg, sobald die Vorteile, die Frankfurt zugewendet wurden — die Mitgift gleichsam, die der Primas seiner Hauptstadt brachte —, feststanden, hatten die Frankfurter Kaufleute mit Köln Verhandlungen angeknüpft, um eine dauernde direkte Fahrt zustande zu bringen; man nahm eine Rangfahrt von fünf Schiffen in Aussicht. Köln aber alarmierte sofort Mainz, und die beiden Handelskammern trafen eine förmliche Verabredung, um ihre Stapel aufrecht zu erhalten, gegen die Konkurrenten Frankfurt und Düsseldorf (1806). Die Mainzer Schiffer weigerten sich zunächst, nach Frankfurt direkt zu fahren und taten die zwei Genossen, welche sich von Frankfurter Kaufleuten hatten gewinnen lassen, in Verruf; bald aber zogen sie doch die bessere Beschäftigung der Betätigung ihres Lokalpatriotismus vor; und noch 1814 klagte die Denkschrift der Mainzer Deputierten zum Wiener Kongreß über den Eigennutz, mit dem diese ihre Mitbürger ungünstige Entscheidungen gegen den Mainzer Stapel veranlaßt hätten. Mit endlosen Eingaben bei den Präfekten und dem Minister kämpften die gegnerischen Städte. Es erregte den besonderen Zorn der Kölner, daß Frankfurt einen eigenen Handelsagenten, noch dazu den Sohn des ihnen so wie so unbequemen Stationskontrolleurs ernannte; Frankfurt erklärte aber: Die Kölner Spediteure bedürften einer Aufsicht, da sie gegen den Wunsch ihrer Auftraggeber doch über Mainz und nicht über Frankfurt sendeten. Da der Oktroivertrag außerhalb der Meßzeit nur Schiffen, die für Rechnung Frankfurter Kaufleute für Frankfurt bestimmte Waren führten, gegen Entrichtung halber Gebühr an Mainz vorbei-

Digitized by Google

zufahren gestattete, so behaupteten die Kölner und Mainzer, daß alle für Süddeutschland bestimmten Handelswaren auf diesem Wege von den Frankfurtern bezogen würden; ihre Absicht sei, Frankfurt zum allgemeinen, großen Entrepot zu machen und selbst noch die Schweiz ebenso vom französischen wie vom süddeutschen Speditionshandel zu trennen. Trotz dieses Appells an die gemeinsamen französischen Interessen entschied Cretet 1807: Es sei nicht die Absicht, Frankfurt auf den Bezug von Waren zu eigener Konsumtion zu beschränken; nur müsse es sich Mainzer Großschiffer bedienen; einen eigenen Handelsagenten dürfe es sich auch halten. Die Handelskammern der Stapelplätze ließen jedoch nicht nach, Frankfurt wegen Übertretung der Oktroikonvention zu denunzieren. Der Nachfolger Cretets ordnete deshalb eine Erhebung durch Eichhoff an[1]. Nochmals wurden in dieser die alten Meßgebräuche nach Aussagen der Mainzer Schiffer selber festgestellt: Elf Rheinorte und Trier hatten das Recht, zur Messe ein Schiff mit Personen und Waren stapelfrei zu senden, Bingen deren zwei. Auch für die Rückfahrt, bei der sie jedoch nur Waren für ihren Heimatort luden, galt das gleiche. Dieses Recht währte von Beginn der Messe drei Wochen lang und erstreckte sich nicht nur auf Meßwaren, sondern auf Waren überhaupt, was für die Zufuhr der Lebensmittel von Wichtigkeit war; auch durften sie wie in Frankfurt auch an anderen Mainorten ausladen. — Die Messe war eben nach wie vor eine Oase der Verkehrsfreiheit und zog ihre Bedeutung aus dieser Sonderstellung. — Die Mainzer Schiffer behaupteten, für sich noch eine ganze Reihe anderer Rechte zu haben. Die Meßfreiheiten wurden darauf nochmals bestätigt, die Ausdehnung der Rangfahrt auf Frankfurt jedoch abgestellt. Der einzelne Kaufmann konnte hingegen nach wie vor sein befrachtetes Schiff ohne Umschlag beziehen, und vergeblich behauptete noch 1813 Mainz, daß die Marktschiffe, die täglich nach Frankfurt gingen, völlig genügen würden, um dem dortigen Handel seine Waren zu überbringen[2]. Auch nach dem Oberrhein, wohin Frankfurt völlig freie Schiffahrt hatte, war sein Verkehr ziemlich beträchtlich.

Trotz dieser Lücken war und blieb das Umschlagsrecht der entscheidende Punkt für die Rheinschiffahrt; es brachte die Sonderung der Stromstrecken und der Schiffergilden mit sich, es war die Voraussetzung auch für alle Kontrollmaßregeln der Oktroiverwaltung, es war nicht zuletzt ein nutzbares Vorrecht zweier französischer Städte. Während der ganzen Zeit des Kaiserreiches sind diese beiden Städte nicht müde geworden, hierauf hin-

[1] 22. Juli 1808 Eichhoffs Bericht bei Klüber, Kongreßakten III, 72—81.
[2] Über diese s. Eckert p. 89 ff.

Digitized by Google

zuweisen. Man möchte es naiv nennen, wie sie beim Minister darauf dringen, daß Frankreich zu Gunsten seiner Städte das rechte Ufer nach Möglichkeit benachteiligen müsse; denn der Rhein sei anders als andere Flüsse, nämlich als Grenze zu behandeln. Ihre Anklagen gegen Eichhoff spitzen sich immer darauf zu, daß er das rechte Ufer begünstige. Die Akten ergeben aber nur, daß er streng gesetzlich nach den Bestimmungen des Oktroivertrages verfuhr.

Wir wissen nicht, wie weit Napoleon im einzelnen sich von diesen Zuständen unterrichtet hat, unzweifelhaft aber haben sie die Maßregeln bestimmt, durch die er eine Veränderung in der ganzen Verwaltung der Rheinschiffahrt herbeiführte. Nachdem schon das Großherzogtum Berg nach dem Avancement Murats zum König von Neapel unter französische Verwaltung genommen worden war, konnte es als das Natürliche erscheinen, daß die Oktroiverwaltung überhaupt in französische Hände kam. Im Jahre 1810 trat daher Dalberg seinen Anteil am Oktroi und demgemäß auch seine Befugnisse in der Verwaltung des Rheines an Frankreich gegen die Fürstentümer Hanau und Fulda ab. Der Rhein war jetzt wirklich ein französischer Strom geworden, und Napoleon handelte danach. Ohne daß er die Oktroiverwaltung geradezu auflöste, teilte er sie durch ein Dekret (8. April 1810) der Generalregie der Zölle zu. War doch längst die schroffe Durchführung der Douane in der Form der Kontinentalsperre aus einer finanziellen Maßregel ein politisches Kampfmittel geworden. Die Selbständigkeit der Oktroiverwaltung, durch die der ganze Rhein zum Freihafen erklärt und seine Neutralität selbst im Kriegsfalle verbürgt war, paßte in dieses System nicht. Durch die Angliederung an die Douane wurde der Rheinoktroi etwas durchaus anderes als bisher. Auch der Mann, der bisher an der Spitze gestanden, paßte nicht mehr. Der alte Leibkoch hatte sich auch etwas zu sehr an der Wichtigkeit seiner internationalen Stellung berauscht, als daß ein Napoleon ihn hätte dulden können. Er suchte auch jetzt noch die Selbständigkeit der Behörde zu wahren und stützte sich auf eine ausdrückliche Erklärung Dalbergs, daß er keineswegs über Rechte, die der Gesamtheit der rechtsrheinischen Fürsten zuständen, habe disponieren können oder wollen. Die Übergriffe mehrten sich, man ließ den lästigen Mahner nach Paris kommen; ohne daß man ihm sein Amt geradezu entzogen hätte, hielt man ihn dort zurück. Der Oktroi wurde nun ganz im Sinn der französischen Douane verwaltet, die Begünstigung des linken Ufers zeigte sich unter anderem auch darin, daß man den rechtsrheinischen Leinpfad beinahe verfallen ließ.

Politisch noch bedeutsamer war die Annexion Hollands. Auch bei ihr

Digitized by Google

haben neben den allgemein handelspolitischen Gründen auch die besonderen des Rheinverkehrs mitgesprochen. In den Memoiren Louis Bonapartes mögen wir sehen, mit welcher Zähigkeit die Holländer und ihr König Schritt um Schritt die handelspolitische Selbständigkeit ihres Landes gegen Napoleon verteidigten. Vom Oktroivertrag waren sie ausgeschlossen, aber für sie war das nur ein Vorteil, denn sie hielten, wie wir sahen, die wirtschaftliche Herrschaft auf dem Niederrhein fest. Das hatte Napoleon zuerst veranlaßt, einen Umgehungskanal durch Verbindung des Rheines und der Schelde zu planen. Die Idee, das von der Sperre befreite Antwerpen wieder in seine alte Stelle als wichtigsten Ausfuhrhafen der Rheinlande einzusetzen, ist von ihm gefaßt worden. In die Entwicklung des Kanalnetzes Frankreichs setzte er seinen besonderen Stolz, auf keine Frage ist er in seinen Erlassen an Cretet — volkswirtschaftliche Armeebefehle möchte man sie nennen — häufiger eingegangen. Es galt, den großen Grenzgraben des imperium und die an ihm liegenden Provinzen durch künstliche Wasserstraßen mit dem Hauptkörper Frankreichs enger zu verbinden. Schon 1804 war der Plan des Rhein-Rhonekanals aufgenommen, mit 15 Millionen Fr. — bald wurden es 30 — dachte er ihn zu bauen, die Departements sollten beisteuern, damit die Sache rascher voran käme[1]; dann trat, nachdem einige kleinere binnenländische Kanäle fertiggestellt waren, der Rhone-Seinekanal und die Verbindung des Rheins mit der Schelde in den Vordergrund. Wollte sie der Staat mit seinen Mitteln bauen, so gingen mindestens 20 Jahre hin. Was könne in 20 Jahren sich nicht alles ändern, schrieb er an Cretet, er wolle die Früchte rascher sehen und außerordentliche Mittel flüssig machen durch Verkauf der schon gebauten Kanäle. Seien dann diese drei großen Kanäle fertig, so würde er auch sie verkaufen, um immer wieder weiter zu bauen[2]. Aber auch aus den gewöhnlichen Staatsmitteln wollte er schon auf jeden der Kanäle drei Millionen verwenden, alle feiernden Arme des Reichs, alle Gefangenen namentlich, sollten zu diesen Arbeiten verwendet werden[3].

Seit 1808 sah er in Holland das wichtigste Hemmnis der Durchführung der Kontinentalsperre; schon war er dazu gekommen, seinem Bruder mit einer vollständigen Sperre der Schelde und des Rheines gegen Holland zu drohen[4]. Wenn er dann der Selbständigkeit des Vasallenstaates mit

[1] Correspondance de Napoléon IX, 325.
[2] Correspondance XVI, 192, 14. November 1807, und XVIII, 26.
[3] Correspondance XVII, 379.
[4] Correspondance XVIII, 26; 20. Oktober 1808.

Digitized by Google

den bekannten Worten ein Ende machte, daß Holland ein Geschenk französischer Flüsse sei, so sprach er damit nur die Tatsache aus, daß die Souveränetät Frankreichs bereits über den ganzen Rhein festgestellt war. Die Annexion hatte zunächst die Folge, daß der Oktroi auch auf die holländische Stromstrecke ausgedehnt, daß alle holländischen Sonderabgaben vom 1. Januar 1811 an abgestellt wurden[1], — eine Reform, die folgenreich hätte werden können, wenn sie in eine Zeit des Aufschwungs getroffen und sich so eingelebt hätte. In der Tat begrüßte man am Rhein die Annexion Hollands und Norddeutschlands mit Freuden.

Als Napoleon zuerst das Land bis zum Waal mit Frankreich vereinigt hatte, um wenigstens den Rheinlauf ganz in seine Hand zu bekommen, während er den Rest Louis noch ließ, hatte er eine Kommission nach Mastricht berufen, um zu entscheiden, ob der Rhein-Rhonekanal jetzt noch nötig sei. Man ließ ihn fallen; und sofort knüpfte Köln mit dem Ausdruck der Freude, daß endlich die Barriere, die holländische Handelseifersucht aufgerichtet habe, gehoben sei, mit Antwerpen Verbindungen an. Der Präsident der Kölner Handelskammer, Heimann, begab sich selber zu den Verhandlungen nach Antwerpen; noch hielt man es freilich für unmöglich, direkt mit Rheinschiffen nach der Schelde zu fahren und nahm daher Dortrecht als Umladeplatz in Aussicht. Köln glaubte offenbar seinen eigenen Stapel zu sichern, wenn es Dortrecht ermunterte, die Wiedererrichtung des seinigen zu betreiben. Da die holländischen Licenten wegfielen und Molé weitere Erleichterungen versprach, hoffte man auf eine beträchtliche Verringerung der Fracht. Auch nachdem im folgenden Jahre ganz Holland einverleibt war, behielt man doch vor allem diese Antwerpener Verbindung im Auge. Man erwog damals so richtig wie 20 Jahre später, daß nur die Konkurrenz von Antwerpen die Übermacht der holländischen Seestädte über den Rhein brechen könne.

Aber auch von der Erwerbung der norddeutschen Seeküste durch Frankreich versprachen sich die rheinischen Städte, die sich völlig in die französische Gedanken- und Interessensphäre eingelebt hatten, nur Vorteile. Wesel, die alte preußische Festung, schickte eine Glückwunschadresse, weil nach dem großartigen Gedanken des Kaisers der fortlaufende Warenzug von Frankreich bis zur Ostsee über Wesel gehen müsse. Die Enttäuschung kam bald nach; denn Napoleon ließ nun die vereinigte Oktroi- und Douanen-

[1] Eichhoff p. 109f. beklagt sich bitter über die Unkenntnis, mit der dies geschehen, indem Molé gegen seinen Entwurf die Hebestellen so anordnete, daß die Schiffer durch Benützung von Umwegen den Oktroi ganz umfahren konnten.

Digitized by Google

verwaltung mit aller Schärfe einsetzen, um den Schleichhandel mit verbotenen Waren zu unterdrücken, während er zugleich durch einen Handstreich die Konfiskation der englischen Manufakturwaren und die Nachversteuerung der durch das Edikt von Trianon erlaubten Kolonialwaren in Frankfurt durchführte[1]. Die neuen holländischen Departements wurden insoweit als Ausland betrachtet, als in Wesel eine zweite Spezialuntersuchung stattfand; alle Waren, die von Köln her kamen, bedurften umständlicher Acquits. Nach längeren Vorstellungen setzten Köln und Rotterdam wenigstens durch, daß statt der Durchsuchung eine Personalbegleitung, die die Douane recht teuer berechnete, gestattet wurde.

Schon in den vorhergehenden Jahren war der Rheinverkehr unter dem Einfluß der Kontinentalsperre unaufhaltsam zurückgegangen, nachdem er sich in den ersten Jahren der Oktroiverwaltung überraschend gehoben hatte; jetzt verschwand er beinahe. Den Schiffern selber gaben in diesen Jahren die Kriegstransporte einigen Ersatz, dem Kaufmann nützten sie nichts. Der Handelsstand der Rheinstädte verstockte sich bei dieser Lage nur immer mehr in seiner reaktionären Gesinnung. Auf dem Rheine war ein Schmuggel jetzt kaum möglich; daß er auf den rechtsrheinischen Landstraßen blühte, zeigte das Frankfurter Embargo. Das entschuldigt einigermaßen ihr Verhalten, unablässig die französische Regierung gegen das rechte Rheinufer aufzuhetzen und jedes Vorrecht zu wahren, das ihnen einigen greifbaren Nutzen für den Augenblick versprach. Die französische Regierung selber war weit aufgeklärter, sobald nur nicht die Douane in Frage kam. Wir haben öfters gesehen, wie sie nur ungern und zögernd dem rückschrittlichen Drängen der Handelskammern nachgab; seit der Einziehung

[1] Darmstädter, Das Großherzogtum Frankfurt 313 f.

[2] Eichhoff 16 f., 25 f., 60 f., danach auch teilweise Eckert 52 u. 55 f. geben die Verkehrsziffern der drei Jahre 1807, 1808 u. 1809. Ich wiederhole sie daher hier nicht, sondern hebe nur hervor, daß die Krahnengebühren in Mainz von 1802 bis 1807 von 39 747 Fr. 24 Cts. auf 186 289 Fr. 53 Cts. gestiegen waren, aber sofort 1808 auf 170 245 Fr. 67 Cts. fielen, daß die Gesamtversendungen von Mainz von 1807 auf 1809 von 1 039 477 Ztr. auf 717 178 Ztr fielen. Weniger litt im Verhältnis auch jetzt Frankfurt (Eichhoff 31). Die Gesamtversendung Kölns aber ging in diesen Jahren von 2 421 522 Ztr. auf 891 639 Ztr. zurück. Das völlige Erliegen des holländischen Handels trug die Hauptschuld. Die Einfuhr von Holland sank von 588 970 auf 77 979, die Ausfuhr dahin von 1 203 727 auf 350 131 Ztr. Die nächsten Jahre werden das nicht gebessert haben. Dementsprechend ging der Oktroi zurück. Er fiel von 2 563 298 Fr. (in 1807) auf 1 820 830 Fr. (in 1809), und zwar erlitt auch hier die Bergfahrt, d. h. der holländische Verkehr den Hauptausfall. Er sank von 1 386 591 Fr. auf 380 870 (Schirges p. 70).

Digitized by Google

Hollands und dem Erwerb des gesamten Oktroi war sie überzeugt, daß eine Änderung der Verwaltung nötig sei. Der Generaldirektor Molé gab in seinen Fragen die Richtung selber an, welche wünschenswert schien. Die Unterscheidung von großer und kleiner Schiffahrt, das ausschließliche Privileg der Schiffergilden, die Umschlagsrechte, die offizielle Frachttaxe schienen ihm, wie aus den begleitenden Ausführungen hervorging, nur schädlich zu sein. Die beiden bedrohten Stadtbehörden und die Handelskammern setzten sich zur Abwehr miteinander in Verbindung. In ihren Antworten, die teilweise schon früher mitgeteilt worden sind, drängten sie nochmals alle Gründe für die bedrohten Einrichtungen zusammen: das Interesse Frankreichs an der Blüte der beiden Städte, deren Existenz ihnen vom Stapel abzuhängen schien, die früheren Äußerungen Napoleons, die Sicherheit, die der Umschlag für die Kontrolle der Douane gewähre, die Vorteile für Handel und Schifferschaft, den Haß gegen Frankfurt, die Anklagen gegen die Oktroiverwaltung, die Angst vor den Schrecknissen der freien Konkurrenz. Die Kölner Handelskammer arbeitete den früher erwähnten Entwurf eines Reglements aus, der darauf hinauslief, die Strompolizei, die Gildenaufsicht, die Frachtfestsetzung der Zentralverwaltung zu entziehen und der Lokalverwaltung, d. h. sich selbst anzueignen. Ganz unerhört erschien ihr die Zumutung Molés: Keine Stadt, meinte sie, könne sich über den Stapel beschweren; alle deutschen Ströme unterständen einem solchen und Leipzig besäße sogar einen Binnenstapel. Sie stellte geradezu die Forderung, daß vielmehr auch die Maas, um ihre Konkurrenz mit dem Rheine abzuschwächen, gleichen Abgaben unterworfen würde. In einer energischen, unmittelbar an den Kaiser gerichteten Eingabe vom 18. März 1813 drängten Stadt und Handelskammer Köln in kräftigen Schlagworten diese Gründe nochmals zusammen: Durch die Darstellung, als ob die Bekämpfung des Stapels nur von den Konkurrenten des rechten Ufers ausgehe, und durch den Hinweis auf seine Nützlichkeit als mächtiges Kampfmittel glaubten sie ihn zu gewinnen[2].

Napoleon und sein Minister haben nicht mehr Zeit gehabt, eine Entscheidung zu treffen; aber jene Fragen Molés selber zeigen zur Genüge, daß man in Paris an der Trefflichkeit des bisher befolgten, von den Interessenten leidenschaftlich verfochtenen Systems irre geworden war und daß

---

[1] Die Antwort der Kölner H. K. bei Eckert, Beilage 2 p. 384 f., die ebenso geharnischte Erwiderung der Mainzer, Köln. H. K.

[2] Bei Eckert p. 399 f.

Digitized by Google

man die Neigung verspürte, statt mit der polizeilichen Regulierung es mit der Freiheit der Konkurrenz zu versuchen und zurückzukehren zu den Wirtschaftsgrundsätzen, die die Revolution aufgestellt aber nicht durchgeführt hatte.

Viertes Kapitel.

Die Rheinschiffahrt auf dem Wiener Kongresse.

Beim Herannahen der Verbündeten hatten sich die französischen Behörden, mit ihnen auch die Direktion des Oktroi vom Rhein entfernt. Eichhoff, dem Namen nach noch immer Generaldirektor, hatte von Paris aus nach Köln eine Weisung gegeben, daß die Inspektoren dem französischen Vorstand nicht folgen dürften, sondern sich selbständig konstituieren und auf Grund der Oktroikonvention weiter arbeiten müßten, da dies die verbürgte Neutralität des Oktrois auch in Kriegszeiten mit sich bringe. Dieses Auftreten hat ihm wohl die Gunst Steins eingetragen, der ihn dann, sehr zum Ärger seiner alten Kölner Gegner, nach Wien zog. Stein übergab als Vorsitzender der Zentralverwaltung der Verbündeten die Rheinschiffahrtsangelegenheiten dem Grafen Solms-Laubach und trug ihm zugleich Vorarbeiten auf, damit die Rheinschiffahrt auf dem bevorstehenden Kongresse zum Vorteil des deutschen Handels zweckmäßig berichtigt werden könne[1]. Die Verwaltung wurde, so weit es möglich war, wieder genau nach der Oktroikonvention von 1804 eingerichtet; namentlich sah Stein sofort darauf, daß die Pensionen und Renten, mit denen damals der Oktroiertrag belastet worden war und die Napoleon 1810 nicht mit übernommen hatte, gezahlt wurden. Dalberg, der sie bei jenem Umtausch auf Fulda hatte übernehmen müssen, hatte seitdem noch gar nichts bezahlt. Der Überschuß wurde natürlich zu gemeinsamen Zwecken der Verbündeten verwandt, da kein einzelner Staat Anspruch zu erheben hatte[2]. Auch einige sachliche Änderungen nahm Solms-Laubach vor; er verlegte den Sitz mehrerer Oktroibureaus[3], er begünstigte die Bestrebungen der Jachtschiffer,

---

[1] So Pertz, Stein IV, 38. Die Frucht dieser Vorarbeiten, von denen sonst keine Spur vorhanden ist, ist doch wohl Eichhoffs Topographisch-statistische Darstellung des Rheins.

[2] Charakteristisch ist es, daß die bourbonische Regierung sofort den Einnehmer von Neuburg verhaftete, weil er pflichtgemäß den Ertrag an die Zentralverwaltung abgeliefert hatte. Die Sache kam auf dem Kongresse zur Sprache, wo die französischen Gesandten sie als ganz unverfänglich behandelten.

[3] Hierüber beschwerte sich die Stadt Straßburg beim Kongreß (Klüber

Digitized by Google

sich von der Vormundschaft ihrer Geschäftsführer frei zu machen, und verfügte namentlich völlige Freilassung Frankfurts vom Umschlag in Mainz mit der Begründung: es sei ungerecht, die Frankfurter Kaufleute zu zwingen, ihre Waren Schiffern anzuvertrauen, auf die sie selber kein Vertrauen setzten [1]. Dieser Satz entsprach allerdings mehr dem gemeinen Menschenverstande als dem verwickelten Rechtszustande.

Trotz der Kriegswirren hob sich die Schiffahrt seit dem Frühjahr 1814. Die plötzliche Aufhebung der Douane brachte für die Kaufleute, die ihre nach den Sätzen des Edikts von Trianon versteuerten Waren im Preise stürzen sahen, starke Verluste. Glauben wir der Handelskammer Köln, so hätte Köln dabei ein Drittel seines Handelskapitals verloren. „Zu Kriegszwecken, wie zum Schutz der einheimischen Industrie", sah sich der Generalgouverneur der rheinischen Lande, Sack, allerdings veranlaßt, sofort eine provisorische Eingangsabgabe festzustellen und schon wurde, noch ehe der Besitzstand Preußens am Rhein gesichert, geschweige denn in seinem Umfang bekannt war, von dem neuen Finanz- und Handelsminister Bülow ein gemeinsames Zollsystem der westlichen Provinzen in Aussicht genommen und diese Vorlage von einer nach Düsseldorf berufenen Notabelnversammlung beraten [2].

Daß die Zentralverwaltung allein auf den Zustand von 1805 zurückgriff, brachte allerdings auch einen Nachteil beträchtlicher Art mit sich. Man begab sich damit jeder Möglichkeit, die Ausdehnung des Oktrois auf Holland, wie sie jetzt seit drei Jahren bestand, zu fordern. Die holländischen Notabeln, die so geschickt die Volksbefreiung zu inszenieren wußten, als die militärische Befreiung durch Preußen schon im Gange war, hatten sofort den alten Zustand der Zölle und Lizenten eingerichtet, in der richtigen Voraussetzung, daß, wie sich auch die weiteren Verhandlungen gestalteten, es immer nützlich sei, im Besitze zu sein. Es ist immerhin möglich, daß dieses im Rheinland sofort sehr lästig empfundene Vorgehen den Anstoß gab [3], im Pariser Friedenstraktat (Art. 5) zu bestimmen, daß die Schiffahrt auf dem Rhein von dem

C. A. III, 56 f.). Die Verlegung eines Bureaus nach Ruhrort wurde von diesem wegen der Kohlenschiffahrt ausdrücklich anerkannt. Humboldt verfaßte eine Denkschrift, die das Recht der Landesbehörden, Verlegungen vorzunehmen, wenn nur der Gesamtbestand der Stellen und des Oktroibetrages dabei der gleiche blieb, verfocht. Dem schloß sich auch der Kongreß an.

[1] Klüber, C. A. III p. 332.

[2] Diese höchst interessanten, völlig in Vergessenheit geratenen Schritte der preußischen Verwaltung in den Rheinlanden werde ich an anderer Stelle behandeln.

[3] Dies gibt Eichhoff an. Darstellungen der Verhandlungen der Zentralkommission 1818 bei v. Nau, Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiffahrt I.

Digitized by Google

Punkt an, wo er schiffbar werde, bis zum Meer und umgekehrt frei sein solle, so daß sie niemandem untersagt werden könne, und daß man sich auf dem zukünftigen Kongreß mit den Grundsätzen beschäftigen werde, nach denen man die Zölle der Uferstaaten in der gleichförmigsten und für den Handel aller Nationen günstigsten Weise regeln könne. So vage diese Bestimmung auch war, lag in ihr doch deutlich die Absicht, eine Gleichförmigkeit der Wasserzölle beizubehalten. Man ging weiter; was in Rastatt noch ein Fechterstreich der Revolution gewesen war, wurde jetzt in Paris als ein erstrebenswertes Ziel der europäischen Staatengesellschaft angesehen: die Ausdehnung gleichförmiger Bestimmungen auf alle anderen schiffbaren Flüsse, die verschiedene Staaten trennen oder durchfließen [1].

Erst nachdem in Wien die wichtigsten Entscheidungen über die künftige Territorialgestaltung getroffen waren, ging der Kongreß an die Lösung dieser Aufgabe. Preußen mußte demnach jetzt die führende Rolle zufallen. Humboldt warf sich, nachdem er in den Fragen der großen Politik nicht durchgedrungen war, mit der immer gleichen Arbeitsfreudigkeit auf dieses Nebengebiet, wo sein zergliedernder Scharfsinn und sein umfassender Blick eine dankbare Aufgabe fanden. Man hat nie gezweifelt, daß ihm vor allem das Verdienst an dem Zustandekommen dieser Teile der Wiener Akte, die oft das befriedigendste Werk des Kongresses genannt worden sind, zuzuschreiben ist, aber es ist die Frage, ob ihm nicht auch etwas an der Schuld beizumessen ist, daß diese Bestimmungen noch 16 Jahre auf ihre Erfüllung warten mußten. Am 14. Dezember 1814 war die Einsetzung einer besonderen Kommission beschlossen worden, die außer aus Humboldt aus Wessenberg für Österreich, der sich jedoch ganz passiv verhielt, aus Clancarty für England, dem Herzog von Dalberg für Frankreich, die um so mehr mitzusprechen geneigt waren, bestand. Es verstand sich bei dieser Lokalfrage fast von selber, daß sich diese Kommission sofort erweiterte, indem sie auch die Vertreter der anderen Uferstaaten und sogar Württembergs, als Beteiligte heranzog. Der Schöpfer des wissenschaftlichen Völkerrechts G. v. Martens war der Schriftführer.

Wirklichen Einfluß auf die Beschlüsse hat rasch der kluge Vertreter der Niederlande, Spaën, jedoch nicht die Diplomaten der kleineren deutschen Staaten gewonnen; wohl aber schon konnte man aus ihrem Verhalten vorausahnen, welcher Art von Politik man sich in den nächsten Jahrzehnten von den deutschen Mittel- und Kleinstaaten gewärtigen könne: Württemberg machte es unmöglich, eine Unterkommission für den Neckar, als Nebenfluß des Rheines, zu bilden, weil dieser ein gemeinsamer Strom mehrerer Staaten

[1] Hierfür und für das Folgende bes. Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben p. 72 f.

Digitized by Google

sei, also mit Rhein, Weichsel und Elbe auf einer Linie stehe. Nassau hingegen erklärte stolz, als man die Lahn unter den schiffbaren Nebenflüssen vergessen hatte: eine Regelung durch die Mächte sei auch nicht erforderlich, da dieser Strom auf der ganzen Strecke seiner Schiffbarkeit von Weilburg bis Oberlahnstein ausschließlich der Souveränität von Nassau unterstehe; Kurhessen, das noch eine winzige Enklave am Rhein besaß, wollte sich nicht gerade beschweren, daß es nicht zu den Verhandlungen zugezogen sei, verlangte aber seine Unterschrift ebenfalls an gebührender Stelle geben zu dürfen. Baden, das doch auf seiner langen Rheingrenze keinen Fuß breit Stromlauf für sich allein besaß, wollte trotzdem die Souveränität der Uferstaaten gar nicht eingeschränkt wissen, „denn kein Staat, der über Bajonette verfügt, werde sich den Willen anderer Mächte vorschreiben lassen". Der Oktroivertrag erschien seinem Gesandten Berckheim nur als ein verwerfliches Werk der letzten 15 Jahre, deren Ergebnis nichts als Blut und Trümmer gewesen sei. — Er vergaß ganz, daß unter anderm auch der neubadische Staat ein Ergebnis dieser Zeit war.

Man bedurfte aber außerdem auch Sachkenner. Solche boten sich selber an. Mainz hatte, um seinen Stapel zu retten, eine eigene Gesandtschaft geschickt, die ihren Auftraggebern regelmäßig Bericht erstatteten[1]; Köln hatte beschlossen, gemeinsam mit ihm vorzugehen; es sandte Daniels und besoldete, als dieser von der fruchtlosen Aufgabe zurücktrat, noch bis zum Schluß des Kongresses einen diplomatischen Agenten, einen der vorsündflutlichen Diplomaten, die früher die kleinen Staaten beim Reichshofrat vertreten hatten, v. Hinsberg. Dieser hatte bei Metternich und Dalberg Zutritt, die ihm freilich auch nicht mehr als nichtssagende oder gar zweischneidige Höflichkeiten sagten, wie: Wenn Köln, wie es berichte, einen natürlichen Stapel habe, werde auch kein Gesetz daran etwas ändern. Humboldt weigerte sich, mit ihm, als einem Sondervertreter einer Untertanenstadt, in Verkehr zu treten. Auf Humboldt übte Eichhoff den bedeutendsten Einfluß aus; aber wenn später die rheinischen Handelskammern diesen wie seinen spiritus rector darstellen und alle Lücken der Akte seinem unheilvollen Einfluß zuschreiben wollten, so zeigen die Vorgänge doch deutlich genug, daß fast alle Beschlüsse gerade entgegen seinen Ansichten gefaßt worden sind. Allerdings bot Eichhoffs Topographisch-statistische Darstellung des Rheines, wie sie uns noch jetzt unentbehrlich ist, das Material, aus dem sich die Gesandten unterrichteten, in seinen praktischen Schlußfolgerungen aber war dies Buch nur eine Verherrlichung des Oktroivertrages, den Eichhoff geradezu ein System,

[1] Auszüge bei Eckert.

Digitized by Google

wie ein Fluß zu behandeln sei, nannte, und seiner eigenen, dieses System auslegenden und fortbildenden Verwaltung. Humboldts erste Denkschrift, die er den Verhandlungen zu Grunde zu legen wünschte, ist freilich nur eine Redaktion der Vorschläge Eichhoffs; dann aber wurden die Gesichtspunkte wie die Person des Mannes, der nun eine unsichere Vermittlerrolle zu spielen gedachte, in den Hintergrund gedrängt.

Wenn wir nun von dem Gang der Sitzungen absehen und nur die Gegenstände, die behandelt wurden, der Reihe nach ins Auge fassen, da zeigt sich zunächst, daß gleich anfangs eine ähnliche Meinungsverschiedenheit über die staatsrechtliche Natur des Rheines selber wie einst in Rastatt auftauchte[1]. Wieder schlug der französische Gesandte, dessen Entwurf, wohl gerade weil er weniger systematisch dafür aber einfacher als der Humboldts war, zu Grunde gelegt wurde, vor, daß der Rhein unter dem Gesichtspunkt des Handels und der Schiffahrt als gemeinsamer Fluß seiner Uferstaaten betrachtet werden solle, und nach diesem allgemeinen Grundsatz verlor der darauf folgende, daß die Schiffahrt sowohl zu Berg als zu Tal niemandem untersagt werden könne, für alle übrigen Staaten viel von seinem Wert. Diesmal war freilich Holland unter den Uferstaaten miteinbegriffen. Demgegenüber beantragte Clancarty, in richtiger Voraussicht der Zukunft, die den Rhein auch für den englischen Handel wichtig machen konnte, daß diese Freiheit der Schiffahrt ausdrücklich auf alle Nationen ausgedehnt werden müsse. Die neue Redaktion, welche Humboldt übertragen wurde, wich der Schwierigkeit damit aus, daß sie sowohl die Erklärung des gemeinschaftlichen Besitzstandes wie das „pour toutes les nations“ wegließ und sich mit der Anerkennung der Freiheit der Schiffahrt bis an das Meer begnügte. Clancarty war hiermit nicht zufrieden und berief sich für seine Auffassung auf den Artikel V des Pariser Friedens. Daraufhin erklärten aber alle übrigen: der Sinn jenes Artikels sei nur, die Schiffahrt vor Sperren, die aus Konflikten der Uferstaaten unter sich hervorgehen könnten, zu bewahren, keineswegs auch den Untertanen beliebiger anderer Staaten, mit denen man keine Reziprozität habe, gleiches Recht zu geben: — eine wohlverdiente Zurückweisung eines Staates, der noch immer glaubte, die Navigationsakte nicht entbehren zu können. Für diese Freiheit der Schiffahrt wählte man auch diesmal den schärfsten Ausdruck, daß der Rhein und die Oktroiverwaltung in Fällen des Krieges zwischen Uferstaaten neutral sein sollten. Clancarty meinte mißmutig: das besage nicht viel, da man dann doch die Schiffe nach Konterbande untersuchen werde. Von Be-

[1] Klüber, Akten III 15. 21. 147.

Digitized by Google

deutung ist dieser in der Praxis kaum durchzuführende Paragraph nicht geworden.

Das aber konnte niemand ahnen, daß die Formulierung „jusqu'à la mer" für den schiffbaren Rheinlauf, die man einfach aus dem Pariser Frieden entnommen hatte, einst Schwierigkeiten bereiten könne. Der holländische Gesandte Spaën benahm sich ja in allen Fragen scheinbar so entgegenkommend und benutzte so klug die wohlwollende Stimmung des Kongresses, durch den niemand so sehr wie das neue Königreich der Niederlande verwöhnt wurde. Daß man die einheitliche Regelung durch die Oktroiverwaltung nicht auf alle Seitenarme und Kanäle, die nur dem Lokalverkehr dienten, ausdehnen könne, war klar. Die Kommission beschloß demgemäß, daß nur Waal und Leck unter dem Namen des Rheins zu verstehen seien, und Spaën gab die beruhigende Zusicherung, daß im Umkreise dieser Mündungen bis zur definitiven Regelung der Schiffahrt keine Zollerhöhungen und kein Umschlagsrecht eingeführt werden sollten[1]. Vierzehn Tage später aber übergab er eine Erklärung: wenn beide Arme zu Mündungen des Rheins erklärt würden, müsse der vergrößerten Stromlänge entsprechend Holland auch mehr Stimmen als jetzt bei der Ernennung der gemeinsamen Beamten erhalten. Wollte man dies nicht zugestehen, so möge man nur einen Arm, nämlich den Leck, als wahre Fortsetzung des Rheins erklären, wie er dies auch sei, da sich der Waal in die Maas ergieße, sein Wasser und seinen Namen an sie verliere. Diese Spekulation auf die geographische Unwissenheit der Diplomaten gelang zuerst vollständig. Das Zugeständnis erschien um so bedeutungsloser, als Spaën vorbehaltlich der Genehmigung seines Souveräns die Erklärung abgab, daß die Tarife der Maas nicht höher sein sollten als die des Rheins. Hinterher muß man aber doch Bedenken bekommen und sich gesagt haben, daß man Holland auf solche Weise, da der Leck damals tatsächlich völlig versandet und unbrauchbar war, zwar einen wesentlichen Anteil an der gemeinsamen Verwaltung einräume, es selber aber von deren Kontrolle so gut wie ganz freilasse; kurz: man stellte, ohne daß es noch zu öffentlichen Äußerungen gekommen wäre, den schlichten Wortlaut ohne alle Erläuterung wieder her: La navigation dans tout le cours du Rhin du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en descendant soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra sous le rapport du commerce être interdite à personne.

Es war die wichtigere Frage, wie die Regelung der Verwaltung erfolgen

[1] Protokoll der 6. Sitzung. Klüber III p. 106.

Digitized by Google

sollte. Der Oktroivertrag hatte den Rhein völlig aus der einzelstaatlichen Verwaltung losgelöst; aber wir haben im einzelnen gesehen, was es mit dieser Unabhängigkeit der Zentralverwaltung auf sich hatte: sie hatte nur dazu geführt, daß die Landesherren eifersüchtig wurden und sogleich die Kleinschiffahrt der Zentrale entzogen, daß die Handelsstädte in Zwist mit einer so anspruchsvollen und doch im Grunde machtlosen Behörde gerieten und die französischen Interessen gegen sie ausspielten, daß Napoleon schließlich die Teilung des Löwen zu Ende führte und den Rhein ganz unter sich zog. Der alte Generaldirektor selber hielt natürlich an seinem Standpunkt fest; eine Zentralbehörde, die dem Lokalinteresse fremd, nur dem Ganzen gehöre, könnten doch mehrere Landesherren ebenso dulden wie früher zwei, war seine Meinung[1]. Auf diesen Standpunkt stellte sich auch Frankreich. Der Rhein sollte nach dem Dalbergschen Entwurf eine vollständige Einheit bilden (un parfait ensemble), und unter einer Zentralverwaltung stehen, deren Direktor durchs Los abwechselnd aus sämtlichen Kommissaren zu ernennen sei und den Regierungen jährlich öffentlich von den Ergebnissen seiner Verwaltung Rechenschaft abzulegen hatte. Das war echt Talleyrandsche Politik, so schmeichelte er den kleinen Uferstaaten, die mit Preußen völlig auf gleiche Linie gesetzt wurden, so gewährte er den ausländischen Rheinmächten, also zunächst Frankreich selber die Möglichkeit, von Zeit zu Zeit die Direktion des ganzen Rheins zu übernehmen. Preußens Einfluß auf den Rhein wäre damit völlig lahm gelegt worden. Humboldt schnitt kurz diese Aussichten ab. Schon in seinem ersten Entwurf hatte er sich vorsichtig ausgedrückt und für den neuen Vertrag verlangt, daß die Teilnehmer nicht über denselben hinaus an der Ausübung ihrer Souveränität beschränkt werden dürften, auch die Uniformität der Wasserpolizei dürfe nicht jene Polizei kreuzen, die jeder Staat kraft seiner Souveränität auf den Strömen ausübe. Diese Andeutungen konnten nur besagen, daß die Verwaltung den einzelnen Staaten und nur die Feststellung und Änderung der gesetzlichen Bestimmungen der Gesamtheit der Beteiligten überlassen werden solle. Daß Humboldt aber trotzdem die Einheitlichkeit des Vorgehens nicht beeinträchtigen wollte, zeigte er schon dadurch, daß er über den Oktroivertrag hinaus die Feststellung eines einheitlichen Systems für den Strombau forderte, damit nicht einer dem andern schade. Und jetzt zeigte sich sofort, daß auch für die kleineren deutschen Staaten, die nur möglichst vollständige Souveränität begehrten, die Aussicht auf Erweiterung ihrer besonderen Verwaltungsbefugnisse viel verlockender war als ein vergrößerter Anteil an einer gemein-

[1] Eichhoff, Topogr.-stat. Darstell. Schluß.

Digitized by Google

samen Verwaltung. Schon in der zweiten Sitzung[1] war man unter ausdrücklichem Hinweis auf die Erklärung Preußens darüber einig, daß eine gemeinsame Erhebung des Oktroi nicht stattfinden solle, sondern nur eine gemeinsame Regelung der Anteile; aber auch die gemeinsame Verwaltung des Leinpfades und des Strombettes erschien jetzt der Kommission unzuträglich; nur für die Entscheidung von Streitigkeiten zwischen den Uferstaaten untereinander und von solchen der Schiffer mit den Oktroierhebern bedürfe man einer zeitweilig zusammentretenden Kommission, die dann auch über die Ausführung der noch zu vereinbarenden Schiffahrtsordnung zu wachen hätte. In besonderen Gutachten erklärten sich Nassau und Baden in schroffster Form gegen jede nennenswerte Betätigung einer Zentralkommission, der Nassauer Marschall verkündete laut das Prinzip, nach dem er fortan in allen Fragen der deutschen Politik gehandelt hat: „Keine Regierung wird geneigt sein, sich einer Autorität zu unterwerfen, die ihm zum großen Teil fremd ist, indem sie so die wesentlichsten Rechte opfert[2]."

Einen solchen Partikularismus zu fördern war nun Humboldt gar nicht gemeint. In einem Brief an Hoffmann[3] erörterte er: Am liebsten hätte er eine mit ziemlichen Vorrechten ausgestattete Zentralbehörde an die Spitze gestellt, aber Frankreich und Holland von der Beteiligung daran ausgeschlossen; da sich Frankreich hiergegen gesträubt, und es noch viel weniger tunlich gewesen sei, Preußen abgesondert zu lassen und die kleinen deutschen Höfe doch zu einer Vereinigung zu nötigen, so habe er den Ausweg gesucht „gar keine Zentraladministration außer für einige Fälle ein Surrogat einer solchen" vorzuschlagen. In den Sitzungen sind die anderen Möglichkeiten erst gar nicht zur Sprache gekommen. Humboldt hatte hier sogleich energisch betont, daß die Zentralkommission sich nicht darauf beschränken dürfe, leere Vorstellungen zu machen, sondern eine Exekutive und Verordnungsbefugnisse über den Zustand des Rheinbettes haben müsse, daß dies aber auch nur möglich sei, wenn die einzelnen Staaten nach Maßgabe ihres Besitzes am Ufer und nicht nach ihrer Kopfzahl darin vertreten seien. Dahin ging auch seine eingehende Denkschrift[4]. Er erklärte sich gegen eine

[1] Klüber p. 21. In der 4. Sitzung p. 60 wurde das genauer festgestellt.

[2] Klüber, C A III 87

[3] Bei Gebhardt, W. v. Humboldt als Staatsmann II 166 auszüglich mitgeteilt. Ob Humboldt hier über wirkliche Vorgänge berichtet oder nur nach seiner dialektischen Weise die Möglichkeiten erörtert, geht nicht hervor. Ich möchte das zweite annehmen, denn daß er wirklich an Frankreich und Holland eine so völlig aussichtslose und sie unnötig erbitternde Zumutung gestellt hat, bleibt mir höchst unwahrscheinlich.

[4] Klüber, C. A. 98.

Digitized by Google

Versammlung diplomatischer Agenten, und trat für eine zentrale Autorität ein; die Gerechtigkeit erfordere, daß der, welcher mehr Interessen habe, auch einen größeren Anteil an der Autorität übe.

Eine Kommission sei einem Generaldirektor vorzuziehen, schon weil man sich in der Person vergreifen könne; doch müsse sie aus wenigen Personen und zwar nicht mehr als drei bestehen; sie solle nicht in den gewöhnlichen Gang der Maschine eingreifen, sondern nur die Fehler ergänzen und Übergriffe der einzelnen Regierungen rückgängig machen. Deshalb solle bei jedem Oktroibureau, deren Zahl auf zwölf zu beschränken sei, ein Schiffahrtstribunal mit vereideten unabsetzbaren Richtern vorhanden sein. Als Appellationsinstanz fungiert ausschließlich die Zentralkommission; sie dient außerdem zur Kontrolle der gemeinsamen Ordnung und als Mittel des Meinungsaustausches der Regierungen, sie wacht über Ausführung der Reglements, übt die Aufsicht über Fahrwasser und Leinpfad und beratschlagt vorbereitend alles, was zur Erleichterung der Schiffahrt dient; nur bei Einstimmigkeit kann sie jedoch an dem ursprünglichen Reglement etwas ändern. Die Regierungen sind gehalten, ihre Anordnungen auszuführen; halten sie sie schädlich für ihr Land, so soll ein Schiedsgericht in summarischem Verfahren entscheiden. Die Kommission tritt nur alle Halbjahre zusammen, dagegen sind außerdem drei Inspektoren für die drei Stromstrecken fest angestellt.

Eine solche Zentralbehörde ging den kleinen Staaten viel zu weit, nur Hessen-Darmstadts Wünsche gingen in der gleichen Richtung. Von dem Augenblicke an, da es feststand, daß Mainz, gerade weil es ein zu wertvoller Besitz war, dem hessischen Kleinstaat zufallen werde, richtete sich auch die gesamte Handels- und Verkehrspolitik desselben nach den Vorteilen der Stadt. Man mußte die Mainzer wenigstens einigermaßen zu gewinnen suchen. Jetzt wünschte Hessen einen Generaldirektor und eine Beteiligung der Handelskammern an der Verwaltung, weil Mainz zum Sitz der Zentralkommission ausersehen war; über Preußens Wünsche hinausgehend beantragte es, daß Preußen als stärkster Besitzer auf beiden Rheinufern den ständigen Vorsitz erhalte. Die Verbindung der beiden Staaten bahnte sich hier an, die sofort in den nächsten Jahren in der gemeinsamen Rheinschiffahrtspolitik sich äußerte und 13 Jahre später den Anstoß zum Zollverein gab. Die alte Interessengemeinschaft zwischen Köln und Mainz führte von selber zu einem Einverständnis ihrer beiden jetzigen Herren. Die Kommission aber beschloß entgegen Humboldts Vorschlägen, daß die zukünftige Zentralkommission aus Vertretern sämtlicher Uferstaaten bestehen, daß diese ohne Rücksicht auf die Uferlänge stimmberechtigt sein sollten und daß der Vorsitz unter ihnen herumgehen solle. Ihre Beschlüsse vollends

Digitized by Google

sollten nur „beratenden Charakter" haben; wenn sie die Klagen debattiert, werden diese an die Lokalautoritäten gewiesen, und wenn diese bei schwierigeren Gegenständen die Entscheidung verweigern, haben sie es ihren Regierungen mitzuteilen, die alsdann in Verhandlungen treten werden. Nur bei Klagen gegen die Oktroibureaus sollte der Zentralkommission eine, jedoch nur fakultative, Rechtsprechung zustehen.

Dieses Übermaß von Partikularismus würde die Ordnung der Rheinschiffahrt und des Rheinbaus nicht nur hinter den Oktroivertrag, sondern eigentlich hinter die Probationstage der rheinischen Kurfürsten zurückgebracht haben. Trotzdem wußte Humboldt durch seine Redaktionsgeschicklichkeit, die man schlechterdings nicht entbehren konnte, noch einiges zum Besseren zu kehren. Die Akte, welche nach Humboldts Entwurfe beschlossen wurde[1], kennt allerdings die Zentralkommission nur als beratende Behörde; ihre Mitglieder sind nur als Agenten der Uferstaaten anzusehen und als solche nur beauftragt, sich über gemeinsame Interessen zu verständigen; ihre Entscheidungen sind nur soweit bindend für die Staaten, als deren Kommissar ihnen beigestimmt hat. Ihre Aufgaben bestehen in Berichten über die Bewegung des Verkehrs und in Vorschlägen über seine Verbesserung. Ihre gerichtliche Tätigkeit blieb in der Tat so beschränkt, daß sie nur fakultativ als Appellationsinstanz gewählt werden konnte, wenn sich die Partei nicht lieber an den höheren Gerichtshof des zuständigen Uferstaates wenden wollte. Als erste Instanz sollten bei jedem Oktroibureau von den Landesherrschaften Tribunale eingesetzt werden. So erfolgte auch, wie es Preußen gleich anfangs durchgesetzt hatte, die Oktroierhebung von den Staaten auf eigene Rechnung mit eigenen Beamten; die Verteilung des Ertrages aber sollte nach der Uferlänge stattfinden. Selbstverständlich wurde der Grundsatz des Oktroivertrages nochmals anerkannt, daß die Verwaltung der Wasserzölle und der Douanen völlig von einander getrennt bleiben müßten. Als Gegengewicht dieser unvermischt partikularistischen Bestimmungen hatte nun aber Humboldt die feste Verwaltnng besser ausgestaltet. Der Oberinspektor und die drei Inspektoren ermangelten zwar bis auf weiteres jeder Exekutive — eine Erweiterung durch das in Aussicht gestellte Reglement war jedoch nicht ausgeschlossen —, aber sie übten die Kontrolle und durften in allen dringenden Sachen, ohne die Sitzung der Zentralkommission abzuwarten, mit den Behörden in Verhandlung treten. Bei ihrer Ernennung kam Preußen zu seinem Rechte; es erhielt ein Drittel der Stimmen, Holland und Frankreich das andere, die übrigen Uferstaaten das letzte Drittel.

[1] Klüber, C. A. III 254.

Digitized by Google

Humboldt war schließlich doch zufrieden, so wenig diese Zentralkommission seinem Entwurfe noch ähnlich sah. „So glaube er wenigstens erreicht zu haben, daß wir Herr bei uns bleiben," schrieb er an Hoffmann[1].

In der Tat ist diese von Preußen nicht gewollte äußerste Schwächung der Zentralbehörde nur Preußen zugute gekommen. In den Kämpfen der nächsten Jahre, die damals niemand voraussah, ist nur so die Majorisierung Preußens verhindert worden. Wenn man sich auf den Partikularismus beschränkte, so blieb schließlich eben immer Preußens Partikularismus der stärkste und leistungsfähigste.

Die Höhe des Oktroi zwischen Straßburg und den Niederlanden wurde für den Zentner Bergfahrt auf höchstens 2 Fr., Talfahrt auf 1 Fr. 33 Cts. festgestellt; eine Erhöhung konnte nur durch gemeinsamen Beschluß stattfinden und nur aus den triftigsten Gründen, indem man von dem Grundsatz ausgehe, daß die Schiffsgebühren grundsätzlich (principalement, wie es etwas mehrdeutig heißt) bestimmt sind, die Kosten der Unterhaltung der Wasserstraße zu decken. Clancarty hatte beantragt, diese Verwendung der Oktroiüberschüsse, als die einzig erlaubte, gesetzlich festzulegen, das aber hatte die Kommission ausdrücklich abgelehnt[2] und sich mit jener Verbeugung vor dem Prinzip begnügt. Aber auch jede Befreiung vom Oktroi und jede Ermäßigung ward der Zentralkommission untersagt (Art. 25); daß auch den einzelnen Staaten auf ihrer Strecke dies verboten sei, war nicht gesagt, war vielleicht nur vergessen worden. Auch hier konnte man nicht voraussehen, daß in Zukunft die Handelspolitik der Einzelstaaten solche Ermäßigungen in ihrem Interesse benutzen würde.

Mit den Beratungen über die Verwaltung hatten sich fortwährend die über die Umschlagsrechte und Schiffergilden gekreuzt.

Der Kongreß fand hier bereits eine ganze Literatur von Eingaben und Streitschriften vor, die zu seiner Information bestimmt waren. Am genauesten waren die Gründe für den Stapel in der Denkschrift der Stadt Mainz über ihr Staffelrecht behandelt[3]. Die Eifersucht gegen Frankfurt — seit vierthalb Jahrhunderten das Leitmotiv aller Äußerungen aus Mainz — spricht überall aus ihr; man könnte aus ihr schließen, daß immer nur durch die Intriguen der Mainstadt eine allseitige Zufriedenheit gestört worden sei. Darum suchte sie zu erweisen, daß gerade die kleinen Schiffer und kleinen

[1] Gebhardt a. a. O.

[2] Klüber, C. A. III 169.

[3] Klüber I Heft 3 p. 1; auch als besondere Broschüre erschienen. Dazu der Nachtrag vom 24. Oktober 1814 III 331 ff. Dort auch die Mehrzahl der übrigen Kontroversschriften.

Digitized by Google

Kaufleute beim Stapel ihre Rechnung finden; denn jetzt könne der Mannheimer Schiffer schon mit 300 Ctr. Fracht abfahren, weil er Rückfracht finde; Sicherheit des Kredits und Schnelligkeit der Beförderung bei Sammelladungen bringe nur der Stapel mit sich. Bemerkenswerter fast war der Nachtrag, den die Mainzer Gesandtschaft in Wien verfaßte: Wenn Frankfurt freigelassen werde, sei der ganze übrige Stapel nichts wert, alsdann fühle sich die Mainzer Deputation verpflichtet, auf die Freiheit eines jeden, von und zu allen Punkten ohne Stationsverbindlichkeit fahren zu können, anzutragen. Dieses „Entweder — oder", eine etwas gefährliche Position, verfochten auch die weiteren Denkschriften aus dem Lager der Freunde des Stapels. Der Standpunkt von Spediteuren, die nichts anderes kennen als den kleinen Kommissionshandel, der ihre Dienste nicht entbehren kann, zeigt sich in ihnen allen ungeschminkt: „Wir stehen nicht mehr in dem für den Handel goldenen 14. und 15. Jahrhundert," heißt es in einer von ihnen, „sondern in dem eisernen 19. und unterliegen noch dem Einfluß des bleiernen 18. Kein Kaufmann ist heute im stande, ganze Schiffe zu befrachten, kleiner Kommissionshandel überwiegt." Es gab allerdings auch hoffnungsfreudigere Naturen: Eine Flugschrift „Welches Schicksal wird der 5. Artikel des Pariser Friedens haben?" hoffte, daß die Deutschen nicht nur den fremden Nationen den Rhein öffnen, sondern selber ihre erweiterten Aussichten benützen würden, um ihrem Handel und ihrer Schiffahrt nicht nur auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, sondern auch auf den Meeren selbst Ausdehnung zu geben. Optimistisch gesinnt meinte sie, daß auch ohne Stapel Mainz und Köln die Sammelplätze des Transitverkehrs bleiben würden und nur der große Platz Frankfurt zur direkten Versendung übergehen, daß auch die Beurtfahrten den Hauptteil des Verkehrs behalten würden, wenn sie sich auch in die freie Konkurrenz einfügen müßten. Konsequenter griffen die Frankfurter[1] mit dem Stapel und den Schiffergilden auch die Rangfahrten an; in der Konkurrenz vieler kleiner Schiffer mit kurzer auf 8 Tage fixierter Ladefrist sahen sie den Vorteil des Handels —; konnten doch auch in den Main die großen Beurtschiffe nicht einfahren. Obwohl Frankfurt am wenigsten Anlaß hatte, sich über Eichhoff zu beschweren, richtete es gegen seine Inkonsequenz und das ganze bureaukratische System der Oktroiverwaltung seine Kritik. Auch die Unterstellung fehlte nicht, die Eichhoffs großes Gehalt in Beziehung zu seinem Eifer für Erhaltung der bisherigen Verfassung brachte.

[1] Über die Freiheit der Rheinschiffahrt Klüber I 55. Zweites Schreiben Klüber III 366. Dagegen sind wieder die späteren Auslassungen der Mainzer gerichtet.

Digitized by Google

Einstweilen schienen diese Angriffe gegen den Stapel wenig zu verfangen. Baden, das unter Karl Friedrich noch so eifrig für die Freiheit der Rheinschiffahrt eingetreten war, verhielt sich jetzt schweigend. Mit gutem Grunde; denn es hatte seit kurzem ebenfalls den Neckarstapel in Mannheim verschärft, in der rheinbundesfreundlichen Absicht, Württemberg von direkten Beziehungen zum Rhein auszuschließen, und Württemberg hatte das Beispiel in Heilbronn nachgeahmt. Auch Dalbergs Entwurf hatte den Stapel gar nicht berührt, also stillschweigend anerkannt; derjenige Humboldts hatte nur eine Regelung der bestehenden Stapelrechte und ein Verbot neuer gefordert. Ganz übereinstimmend mit Eichhoff hatte er auch eine einheitliche Regelung der Frachttarife für den ganzen Stromlauf mit periodischen Revisionen vorgeschlagen. Es war der Gesandtschaft der Stadt Mainz nicht zu verargen, wenn sie anfangs siegesgewisse Berichte nach Hause sandte und diesmal eine Erklärung erhoffte, die ihren Stapel über allen Zweifel feststellen sollte.

Allein schon in der zweiten Sitzung (8. Februar) legte Spaën[1] einen Antrag vor: Man möge sofort in die Beratung von Spezialfragen eintreten und finde hierbei besonders wichtig: das Umschlagsrecht von Köln und Mainz, die Fixierung der Tarife durch die bisherige Generaldirektion, die Schifferinnungen, die Scheidung zwischen großer und kleiner Schiffahrt[2]. Holland hatte von einem Übergang zum System der freien Konkurrenz als der Staat mit der kräftigsten Schiffahrt und in der stärksten Position am meisten zu gewinnen. Die Kommission beschloß, über den Stapel als entscheidenden Punkt Eichhoff und je einen Vertreter der entgegengesetzten Standpunkte, den Frankfurter Danz und den Mainzer Mappes zu vernehmen. So wurde denn nochmals die alte Debatte, wie es schien, zur letzten Entscheidung, vor dem höchsten Forum geführt. Neue Gründe konnten natürlich hüben und drüben nicht vorgebracht werden. Mappes führte die Verschiedenheit des Fahrwassers und die Leichtigkeit, Ladungen zu vervollständigen, sowie die größere Sicherheit bei gezwungenem Umschlag ins Feld. Danz berief sich darauf, daß doch kleine Schiffe von 2000 Zentner sogar von Würzburg bis Köln gehen könnten und daß die Lauertannen der Schweizer — aus Balken zusammengeschlagene, floßartige Schiffe, die nach vollbrachter Talfahrt in den Niederlanden auseinandergeschlagen werden — stets ungehindert passiert hätten, daß die stets zugelassene Freiheit der Schiffahrt in Meßzeiten eine beständige Widerlegung

[1] Klüber, C. A. 30 f.
[2] Dazu einige die Organisation betr. Punkte.

Digitized by Google

der Notwendigkeit des Umschlags sei. Er berief sich auf eine ältere Denkschrift Eichhoffs dafür, daß der Rhein gar nicht so gefährlich sei, zumal überall des Fahrwassers kundige Steuerleute zu haben seien; die Donau sei gefährlicher und habe doch keinen Stapel. Wenn Mappes die Kosten und den Zeitverlust des Umschlags gering anschlug, so setzte sie Danz möglichst hoch; die Nützlichkeit von Schiffergilden für die einheitliche Handhabung der Flußpolizei bestritt er entschieden. Was Eichhoff wollte, konnte aus seinen Erlassen und Schriften schon jedermann wissen; er trat hier mit der Vorsicht, aber auch der Unsicherheit eines Vermittlers auf[1]. Er konnte sich mit Recht vor der Unterstellung verwahren, daß er unbedingt die Stapelrechte begünstige, da er 1809 so eifrig für die Anrechte Frankfurts eingetreten sei; er wollte jetzt vielmehr eine bestimmte Begrenzung, so daß zunächst alle Landesprodukte vom Umschlag frei sein müßten. Holz und Getreide hatte er schon während seiner Verwaltung gegen Entrichtung der Gebühren passieren lassen; auch sollten die Umschlagsgebühren sich streng in den Grenzen der Selbstkosten halten. Andererseits beharrte er auf dem Standpunkt, daß es im ganzen vorteilhafter sei, in großen Schiffen selbst mit Umladung zu versenden als in kleinen ohne Umladung; Schiffergilden seien nur bei Umschlagsrechten, d. h. bei Trennung der Stromstrecken möglich, und sie schienen ihm für eine sichere Aufsicht unentbehrlich. Daß eine zu große Vermehrung der Schiffer bei freier Konkurrenz, ohne daß man ihnen auch Rückfracht sichern könne, kein Vorteil sei, schien ihm ausgemacht. Allein die bureaukratische Regelung der Privatwirtschaft, wie er sie vertrat, hatte jetzt an Anhängern verloren, und hinter den Stapelstädten stand jetzt nicht mehr wie 1804 die Macht Napoleons. Schon in der nächsten Sitzung (23. Febr.) wurde einstimmig beschlossen, den gezwungenen Umschlag in Mainz und Köln aufzuheben und keinen anderen jemals einzurichten; dagegen sollte die Zahl der Ausladeplätze bestimmt werden[2]. Humboldt hatte sich, sobald er sich genauer mit der Frage beschäftigt hatte, völlig auf die Seite der Freiheit gestellt, wie es bei seiner theoretischen Stellung das Gegebene war. Er sprach sich jetzt auch gegen die Beschränkung der Ausladeplätze aus; vielmehr solle man den Schiffern hierin völlige Freiheit lassen; jeder Bundesstaat möge gegen etwaige Mißbräuche selber Maßregeln ergreifen[3]. Er setzte das auch durch; nur wo feste Einrichtungen zum Ausladen bestanden, sollten durch das Reglement einheitlich

[1] Klüber a. a. O. 60—69.
[2] Klüber III 59.
[3] Klüber III 84.

Digitized by Google

die Gebühren festgesetzt werden. Die Niedergeschlagenheit in Mainz und Köln war groß; nochmals versuchte die Mainzer Gesandtschaft durch Aufzählung aller ihrer Gründe die Kommission zur Zurücknahme ihres Beschlusses zu bewegen; skeptisch wies sie die Vertröstungen auf eine tatsächliche weitere Benützung des Umschlags zurück; denn der Eigennutz der einzelnen werde sich nicht freiwillig einer Maßregel zum Wohl des Ganzen einfügen, und suchte die Staaten zu überzeugen, daß eine Polizei, die überall auf dem Flusse gegenwärtig sein müsse, viel teurer und lästiger sein werde als eine, die sich auf die Stapelplätze beschränken könne[1].

Köln hoffte sogar noch auf Erhaltung seines Stapels, als Mainz schon unzweideutig mitgeteilt worden war, daß der seine falle. Stadt und Handelskammer wandten sich am 12. Mai 1815 unmittelbar an den König mit der Bitte, nicht in die Aufhebung zu willigen. Sie erhielten eine freundliche, aber bestimmte Absage[2]: „Was zur Beförderung des Handels der Stadt Köln geschehen könne, werde seitens der preußischen Verwaltung geschehen; die Vorteile der natürlichen Lage Kölns blieben bestehen und würden sich in gleichem Verhältnis mit dem steigenden Verkehr steigern, was aber in diesen Rechten bisher Zwang gewesen und deshalb sowohl anderen Städten als dem Handel im ganzen zum Nachteil gereicht habe, könne und dürfe in dem Augenblicke, wo man Grundsätze aus allgemeinen Rücksichten bestimmen und anwenden wolle, nicht erhalten werden; es müßte in jedem Falle der Privatvorteil dem allgemeinen Besten weichen." Die Kölner waren viel zu kluge Kaufleute, um nicht zu sehen, daß sie ihre Taktik fortan ändern mußten.

Mit dem Stapel mußten auch die anderen, eng mit ihm verbundenen Einrichtungen fallen. Zwar glaubte man im Anfang, sie noch beibehalten zu können, wenn man nur die Sicherung träfe, daß keine Schiffergesellschaft ein Ausschlußrecht auf dem Rhein üben dürfe[3]. Eichhoff, nochmals zu einem Bericht aufgefordert, kämpfte in ihm für Zwangsinnung, Scheidung der Groß- und Kleinschiffahrt und für Frachttarife, die man jedoch nicht den dabei interessierten Handelsstädten überlassen dürfe[4]. Humboldt bekämpfte ihn in einer sorgfältigen Untersuchung[5]: Die frühere Verwirrung

[1] Klüber III 187.

[2] Das Schreiben vom 19. Juni, von Hardenberg unterzeichnet (Köln. H. K.), ist identisch mit dem bei Gebhardt II 167, 2 unterm 6. Juli mitgeteilten. Humboldt hat es also entworfen.

[3] Klüber III 84.

[4] Klüber III 110.

[5] Examen de la Convention du 5 Août 1804. Klüber, C. A. III 199.

Digitized by Google

sei daher gekommen, daß die Kleinschiffahrt nur der Polizei der Uferstaaten, die Großschiffahrt nur der Oktroiverwaltung unterstand, nachdem eine einheitliche Exekutive hergestellt, sei auch der Hauptgrund zu einer Scheidung hingefallen; Zwangsinnungen seien schlechterdings unverträglich mit dem Prinzip der Freiheit der Schiffahrt für jedermann, über die Bedingungen der Qualifikation müsse das Reglement entscheiden, freie Associationen zu errichten, möge man den Einzelstaaten überlassen; die Frage der Tarifierung der Frachten schien ihm nach Aufhebung der Umschlagsrechte überhaupt bedeutungslos. — Die Zustände, die sofort nach der wirklichen Aufhebung des Umschlages sich von selber herstellten, haben ihm durchweg Recht gegeben. Demgemäß verfügte auch die Akte nur, daß keine Association, noch weniger ein Individuum, Ausschlußrechte über die Schiffahrt ausüben dürfe; es bleibe den Untertanen jedes Staates frei, Mitglieder der Association eines anderen dieser Staaten zu sein. Diese letzte liberale Bestimmung entsprach allerdings nur dem bisherigen Gebrauche.

Nach einigen scharfen Auseinandersetzungen hatten die beiden Neckarstaaten sich denn auch herbeigelassen, ihre Kampfstapel aufzugeben; so wenig traute aber Baden, daß König Friedrich sich an eine vorläufige Zusage seines Ministers Linden binden werde, daß es in einer eigenen Note vor dem Kongreß konstatierte: Baden gebe seine Unterschrift nur in der Voraussetzung, daß ein absolutes Verbot aller Umschlagsrechte auf dem Neckar wie auf dem Rhein angenommen werde[1]. Ganz und gar sträubten sich aber die Mittelstaaten gegen jeden Eingriff in ihr souveränes Zollrecht auf den Nebenflüssen. Nachdem Marschall jene famose Erklärung über die Lahn als nassauischen Specialstrom abgegeben hatte, brach die Kleinstaaterei los; nur Baiern blieb gleichgültig, wie denn Wrede in den Sitzungen nicht einmal das Wort ergriffen hat; die übrigen Minister der kleineren Uferstaaten erklärten einstimmig: Auf Main und Neckar seien die alten Zölle nicht aufgehoben; sie könnten sich nur verpflichten, daß sie nicht über den Fuß von 1802 erhöht werden sollten. Vergebens hielten Preußen und Holland ihnen vor, daß sie doch nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit auch etwas tun müßten, da doch ihnen die Begünstigung der Rheinschiffahrt besonders zu gute komme, und verwiesen auf ihr eigenes Beispiel, auf Mosel, Maas und Schelde. Jene beriefen sich in einem Atem auf die hohen Kosten ihrer Flüsse und auf die großen Erträge jener Zölle; sie erklärten sich höchstens bereit, „soweit die Umstände er-

[1] Klüber, C. A. III 167.

Digitized by Google

lauben, die Tarife denen des Rheines anzunähern zu versuchen". Und dabei blieb es[1].

Es entbehrt nicht des Humors, daß man, während man mit den deutschen Kleinstaaten nicht fertig werden konnte, zu gleicher Zeit mit allseitiger Zustimmung die allgemeinen Grundsätze feststellte, die für alle großen Ströme, welche mehreren Staaten angehörten — Dalberg nannte etwas freigebig nach der Landkarte Weser, Elbe, Oder (!), Weichsel, Donau, Po (!), Tajo —, gelten sollten. Humboldt hatte freilich von vornherein ganz richtig den Sinn dieser Grundsätze dahin bestimmt: Man werde die Unterzeichner der Kongreßbeschlüsse auffordern können, untereinander und mit anderen in ähnliche Verhandlungen einzutreten, etwa wie man bei Friedensschlüssen zukünftige Handelsverträge in Aussicht stelle; sie sollten sich dann verpflichten, nur die hier aufgestellten allgemeinen Prinzipien zur Grundlage ihrer Abkommen zu nehmen[2]. Bis zur formellen Verpflichtung ist man in der Akte, deren betreffender Abschnitt nach den Entwürfen Stägemanns, des treuen Gehilfen Humboldts, gearbeitet ist, doch nicht gegangen, und auch die Zusicherung, daß gleich nach dem Schluß des Kongresses alle beteiligten Staaten zu solchen Verhandlungen zusammentreten sollten, blieb ein frommer Wunsch; aber als Leitsätze haben jene zehn Punkte doch gewirkt. Sie waren gebaut auf die Ordnung, die man soeben für den Rhein zu stande gebracht hatte: Freiheit der dem Handel dienenden Schiffahrt bis zu den Mündungen der Ströme, vorbehaltlich der polizeilichen Regelung; Einheitlichkeit der Gebührenerhebung, etwa in der Höhe des Rheinoktroi, ohne Berücksichtigung der Verschiedenheit der Waren, um detaillierte Untersuchungen zu vermeiden; feste und möglichst geringe Anzahl der Hebestellen; Sorge jedes Staates für Leinpfad und Strombett auf seiner Strecke; völlige Trennung der Douanen von den Schiffahrtsgebühren; Änderung nur nach Übereinkunft aller Uferstaaten. Nur gegenüber den Stapelrechten, was freilich überall der springende Punkt war, verhielt man sich auch in den allgemeinen Grundsätzen schwankend: Es sollten keine neuen eingeführt werden, wo sie aber bestünden, sollten sie nur so lange bleiben, als die Uferstaaten ohne Rücksicht auf den Vorteil des eigenen Landes und des Stapelortes sie für nötig und nützlich für Schiffahrt und Handel im ganzen finden würden. — Ob wohl jemand an diese Selbstverleugnung wirklich geglaubt hat?

Dank Humboldts Fähigkeit, auch Beschlüsse, die nicht überall seinen Ansichten entsprachen, systematisch zu formulieren, waren diese Abschnitte

[1] Klüber, C. A. III 226 ff.
[2] Klüber III.

Digitized by Google

der Wiener Akte ein befriedigendes Ganzes geworden. Es war redliche Arbeit; man hinterließ ein immerhin reiches Programm, das man noch der Zentralkommission, die erstmals im Juni 1815 in Mainz zusammentreten sollte, vorlegen wollte; aber in allen entscheidenden Punkten schien die Akte ein lückenloses Werk zu sein. Und doch war man über eine Lücke, wenn nicht achtlos, so doch stillschweigend hinweggegangen, und sie genügte, um das ganze Werk des Kongresses auf 15 Jahre hinaus zu vereiteln. In allen Stadien der Verhandlungen, in der Akte selbst war betont worden, daß Douanen und Oktroi streng voneinander getrennt werden müßten. Nur diesen wollte man regeln, die Vermutung, daß der Kongreß sich auch in die Zollgesetzgebung der einzelnen Staaten mischen wolle, hatte man erst gar nicht aufkommen lassen. Aber man hatte sich auch nicht gesagt oder nicht sagen wollen, daß Wasserzölle auf Waren, die in ein anderes Land gingen, eben doch in jedem Falle Transitzölle seien und unabhängig von anderen Transitzöllen gar nicht behandelt werden könnten. Noch bildeten Abgaben von der Durchfuhr auf lange hin einen wesentlichen Bestandteil jedes Zollsystems. Als die Niederlande mit Transitzöllen, die nirgends verboten waren, vorgingen, meinte wohl allerdings der Vertreter Preußens in der Zentralkommission, Jacobi, wenn man die Schwierigkeiten, die sie bereiteten, hätte voraussehen können, würde man sich besser gesichert haben. Das war eine wenig geschickte Entschuldigung, die eigentlich ein Diplomat nicht hätte brauchen sollen. Wir werden aus den Äußerungen Humboldts sehen, daß noch längere Zeit Preußen am Verhalten der Niederlande nichts auszusetzen hatte. Preußen hatte in der Tat auch nicht den geringsten Anlaß, Anstoß hieran zu nehmen, denn während der Wiener Verhandlungen selber bereitete es für die westlichen Provinzen ein gemeinsames Zollsystem vor, in dem von allen durchgehenden Waren ohne Unterschied des Weges, den sie einschlugen, Eingangs- und Ausgangsabgaben gefordert wurden. Der Finanzminister Bülow erklärte, diese Methode einem besonderen Transitzoll, der zu viel Schwierigkeiten bei der Kontrolle der Warendurchfuhr mache, weit vorzuziehen, er erörterte in lebhafter Korrespondenz mit dem Oberpräsidenten Sack seinen Plan und ließ ihn schon im August 1814 einer Notabelnversammlung der neuen Provinzen vorlegen. Durch denselben war es von vornherein ausgeschlossen, daß der Rhein eine freie Transitstraße bleibe, die Aufhebung der Freihäfen war ausdrücklich in dem Projekt vorgesehen; zum Überfluß betonte Bülow in seiner Begründung vor dieser interimistischen Ständeversammlung: „Es liegt in der Natur der Sache, daß der Ausländer, der unser Land zum Durchgang benützt, für die Vorteile und für die Sicherheit bezahlt, die es ihm

Digitized by Google

gewährt. Wir liegen zwischen Handelsstaaten, wir besitzen die Maas[1], den Rhein, die Mosel, die Weser, die Lande müssen für den Transit nach Süddeutschland und der Schweiz berührt werden. Daß Aus- und Einfuhr gleich Transit (sc. Zöllen) sein sollen, hat den Vorteil, daß unter dem Vorwand der Durchfuhr keine Defrauden stattfinden können; es bedarf keiner Entrepots, keiner Plombierung, keiner acquits à caution, alles Gelegenheit zu Plackereien und Unterschleifen." So wenig war man von den Transitzöllen der Nachbarn überrascht, daß man im Gegenteil auf sie verwies und, in einem seltsamen Irrtum befangen, einen Vorteil für Preußen darin sah, daß Holland und Belgien höhere Zölle hatten; denn Bülow fährt fort: „Der Staat wird auch Vorteil aus dem Transit-Konterbandehandel ziehen, welcher von hier aus nach Frankreich, Holland und Belgien unfehlbar gehen wird, weil unsere Abgaben sehr bedeutend geringer sind als die dortigen." Es hat sowohl bei Sack, dem leidenschaftlichen Gegner Bülows, wie bei der Kölner Handelskammer und den Notabeln nicht an Widerspruch gegen diese Ansichten gefehlt; im wesentlichen ist aber auf ihrer Grundlage schon 1814 ein einheitliches Zollsystem für die westlichen Provinzen zu stande gekommen. Der Gegensatz zu Holland, der sich binnen kurzem als Notwendigkeit ergab, hat auch dahin geführt, den Rhein als freie Transitstraße zu behandeln, die ursprüngliche Absicht Preußens ist es nicht gewesen, und der Wiener Kongreß ist über diese Schwierigkeit hinweggeschlüpft.

Sein Werk war unvollständig, aber die Ziele waren gewiesen, die Verkehrsfreiheit war Gesetz geworden; es war nur noch die Frage — wann das Gesetz Tatsache werden würde.

Fünftes Kapitel.

Der Streit um die Befreiung des Rheines.

Der Wiener Kongreß hat sofort politische Enttäuschungen bereitet, aber in wirtschaftlicher Beziehung kamen in Deutschland die Enttäuschungen erst in den nächsten Jahren. Selbst die sprunghafte Überflutung mit englischen Waren i. J. 1815 hat die Opposition einzelner Fabrikantenkreise erst in den nächsten Jahren erweckt, während die blühendsten Industriebezirke,

[1] Man lebte damals im Rheinland noch des Glaubens, daß Lüttich bei Preußen bleiben werde. Man sieht, daß Bülow demselben entgegenkam.

Digitized by Google

Sachsen und das bergische Land[1], mit Freude die Wiedereröffnung des Weltmarktes begrüßten, und das Publikum atmete um so mehr auf, als es ja auch einige Monate schien, als ob England sich dem Getreide des Kontinents dauernd öffnen werde. Noch glaubte man auf Jahre hinaus, daß das Versprechen einer gemeinsamen deutschen Handelspolitik, das der Art. 9 der Wiener Akte so leichthin gegeben hatte, ernst gemeint sei; vor allem aber begrüßte die öffentliche Meinung die Bestimmungen des Wiener Kongresses über die Flußschiffahrt mit ungeteilter Befriedigung; die Techniker fingen jetzt an, auch ihr Wort in den öffentlichen Debatten mitzusprechen; seit im Napoleonischen Kaiserreich den öffentlichen Arbeiten ein so großer Raum gewährt worden war, war auch ihr Ansehen und ihr Selbstbewußtsein gewachsen. Der Lieblingsgedanke jener Tage war eben wieder der Napoleons, durch ein großes Kanalnetz die Ströme Europas zu verbinden und so den inneren Verkehr allseitig zu entwickeln. Noch hatte Frankreich von den 100 oder 140 Millionen Fr.[2], die der Kaiser auf Kanalbauten ausgegeben hatte, nicht eben viel eingenommen, aber von Eichhoff abgesehen, der allein dieser Richtung entgegenstand, erwartete man von ihnen mit Recht binnen kurzem große Verkehrsverschiebungen.

So entstand in den Jahren 1815 und 1816 eine ganze Kanalliteratur, die uns augenblicklich wieder merkwürdig modern ansieht. Sie geht durchweg von der durch die Wiener Akte gesteigerten Hoffnung aus: „Kein Einzelstaat werde das Recht haben, durch willkürliche Zollgrenzen und Transitgebühren den Handelswohlstand der Nachbarn zu beschränken und zu untergraben," knüpfte aber an die Kanalprojekte Napoleons und Jeromes, der es auf diesem Gebiete gern seinem Bruder nachtun wollte, an. Der Wasserbaumeister Wiebeking schlug schon im November 1814 vor, die Donau mit dem Rhein, die Elbe mit der Weser zu verbinden, die Brücken und Schleusen aber nach den Helden der Freiheitskriege zu benennen; er hatte im Auftrag Bülows während dessen westfälischer Zeit einen Kanal von Magdeburg nach Celle mit Benutzung der Aller durch den Drömling vermessen, der wieder mit einem Hunte-Emskanal in Verbindung gesetzt werden sollte. Man hatte zwischen dieser Linie und einem Projekt eines Kanales von Magdeburg mit Benutzung der Leine nach Hannover-Minden, wo man einen über Bielefeld beabsichtigten Rhein-Weserkanal treffen wollte, geschwankt. So hatte Napoleon, nachdem er den großen Nordkanal von der

[1] Aus dem Bergischen liegen eine Menge Äußerungen gelegentlich der Vorbereitungen des Zollgesetzes von 1818 im Sinne des strikteſten Freihandels vor.

[2] Die Summe wird in der Literatur dieser Zeit zwischen diesen Grenzen angegeben.

Digitized by Google

Schelde über Venlo nach Neuß hatte fallen lassen, doch einen Binnenkanal über Oldenburg nach Hamburg und von dort nach Lübeck ins Auge gefaßt und wohl schon einige Vermessungen anstellen lassen. Man hielt ihn auch, nachdem die Seesperre weggefallen, für nützlich. Die beste dieser Schriften[1] befürwortete mit besonderem Eifer, jetzt schon im Hinblick auf eine Umgehung Hollands, einen Lippe-Ems- und einen Ems-Huntekanal und verfocht zugleich deren Nutzen für die Landwirtschaft namentlich durch Beförderung der Veenkultur. Sie glaubte die Notwendigkeit einer durchgehenden Kanalverbindung — wir würden sagen eines Mittellandkanals — beweisen zu können, der auf eine Verbindung Leipzigs mit der Elbe hinauslief. Die Schwäche aller früheren Kanalprojekte äußerte sich auch hier: Jede Verbindungslinie war recht, mochte sie auch im Zickzack verlaufen: Leipzig sollte zur Weser über Torgau kommen. Dagegen war es nur zu billigen, wenn man mit geringen Schiffsgrößen, kleiner Frequenz und also auch mit schmaler Abmessung und niedrigen Baukosten rechnete; denn das entsprach nur dem Zustand der Schiffahrt[2]. Am stolzesten beflügelte der Ingenieur Braumüller seine Phantasie[3]. Als der wichtigste Kanal in Europa galt ihm eine Vereinigung des Schwarzen Meeres mit der Ostsee vermittelst des Dnjestrs und der Weichsel, der vor allem auch den preußischen Ostseehäfen zu gute kommen sollte. Aber zugleich wollte er eine Verbindung Österreichs mit vier Meeren, „um es den Vorteil seiner zentralen Lage genießen zu lassen." Das erinnerte allerdings etwas an Knesebecks Überschätzung des Plateau von Langres als europäischer Wasserscheide und Gneisenaus Witzwort darüber; aber auch die phantastischen Pläne zeigten, wie lebhaft man damals diese Gedanken ergriff.

Von allen diesen Plänen ist später nur der Rhein-Donaukanal zu stande gekommen, den König Ludwig, der sich wohl auch in jenen Tagen der Hochflut solcher Pläne für sie begeistert hat, zäh festhielt. Auf die Idee eines Lippe-Emskanals hat man in den Jahren des Kampfes mit

[1] Reinhold und Oltmanns, Der deutsche Handelskanal. 1817.

[2] Den Berechnungen, an denen man es nicht fehlen ließ, werden gewöhnlich die Durchschnittssätze Hogreves (Anweisung zur Baukunst schiffbarer Kanäle) zu Grunde gelegt. Danach werden für je 5 Meilen Kanal 500 000 Taler Baukosten, 8000 Taler Unterhaltungskosten und 2000 Taler Besoldungen gerechnet. Mit Zinsen macht das jährlich 32 000 Taler. An Einnahmen werden 1⅓ Taler Schleusengeld pr. Last (= 2 Tonnen) auf diese Strecke gerechnet; bei einem durchschnittlichen Transport von jährlich 30 000 Last erhielte man 8000 Taler Überschuß. Er begnügt sich allerdings auch mit Kähnen von 25 Last, für die ostfriesischen Kanäle schlägt Oltmanns Barken von 150 Last vor; im Oberlauf der Ems gingen aber solche von 15 Last.

[3] Braumüller, Der wichtigste Kanal in Europa. Berlin 1815.

Digitized by Google

Holland vorübergehend zurückgegriffen, ohne ihr Nachdruck zu verleihen, obwohl von 1815 an die westfälischen Blätter sie befürworteten, die leichte technische Durchführbarkeit behaupteten und die Schiffbarmachung der Ems ohne gleichzeitige Verbindung mit dem Rheine als ein halbes Werk bezeichneten[1]. Die Ernüchterung der nächsten Jahre, die harte Notwendigkeit, erst einmal die Freiheit der Flüsse zu erstreiten, ließ alle diese hochfliegenden Pläne zurücktreten. Die optimistische Auffassung, daß die Freiheit mit der Wiener Akte bereits festgestellt sei, hatte sie allein entstehen lassen.

Diesen Optimismus teilte und förderte man in Berlin. Als Düsseldorf dem Staatskanzler bei seinem Besuch des Rheines eine Deputation entgegenzusenden beschloß, bat es zugleich um unmittelbare Aufhebung des Stapels (5. Dezember 1815), „nachdem die Kraft der Wahrheit und das Wohlwollen der hohen verbündeten Mächte die Freiheit der Rheinschiffahrt errungen"; alsdann würden sofort seine Verträge mit Frankfurt und Mannheim über Rangfahrten ins Leben treten[2]; es hatte eben solche auch mit Amsterdam und Rotterdam abgeschlossen, ebenso wie dies gleichzeitig Frankfurt mit Rotterdam tat. In Berlin war man mit Rangfahrten als solchen, weil sie eine Einschränkung der Gewerbefreiheit schienen, nicht einverstanden; Bülow teilte auch den Düsseldorfern mit, er habe einen Rangfahrtvertrag Berliner Kaufleute mit Hamburg nur mit dem Vorbehalt bestätigt, daß er der freien Elbschiffahrt nicht hinderlich sei, er beruhigte sich aber mit der Erklärung der Düsseldorfer, daß auch sie stets Anhänger einer unbedingten Handelsfreiheit gewesen seien, und daß ihre Rangfahrt eher eine Postfahrt, die jedermanns Güter mitnehme, darstelle. Den Stapel aber sofort aufzulassen, fand man durchaus angezeigt. Hardenberg erkundigte sich nur noch bei Humboldt (9. Februar 1816), ob man erst die endgültige Regulierung des Besitzstandes am Rhein — es handelte sich dabei nur um Kleinigkeiten — abwarten solle, doch meinte er: vorläufige Maßregeln, um die Rheinstädte gleich mit dem Frühjahr vom Stapelzwang zu befreien, seien möglich. Und Humboldt drängte ihn noch mehr (29. Februar 1816): Die Ausgleichung der Territorien sei kein Grund zur Verzögerung; auch Frankfurt habe ihn um schleunige Aufhebung des Mainzer Stapels gebeten,

[1] Westfälischer Anzeiger 1815 Nr. 16, später wiederholte Bemerkungen im Herrmann (nach Ausschnitten). Charakteristisch für die Auffassung, die noch vor 1½ Jahrzehnten galt, ist dagegen Treitschkes Bezeichnung D. G. III 422: „der ungeheuerliche Plan, Lippe und Ems zu verbinden, um die holländischen Zollstätten zu umgehen."

[2] Dies wie das folgende Berlin. Staatsarchiv Rheinschiffahrt Nr. 9 vol. I. Dazu Köln. H. K. Rangfahrten.

Digitized by Google

da schon seit Jahresfrist die Waren wieder in Biebrich und Kostheim umgeladen würden; man brauche auch gar nicht auf einen Beschluß der Zentralkommission zu warten, sondern der Oberpräsident Solms-Laubach könne es gleich tun; dann sei Baden aufzufordern, auch sofort den Neckarstapel aufzuheben. Das Gutachten des Ministerialreferenten v. Auer fiel entsprechend aus: die Aufhebung müsse sofort erfolgen, um gerade für die Zentralkommission ein fait accompli zu schaffen. Wahrscheinlich ist es nur der Langsamkeit eines Bureaus zuzuschreiben, daß der Vollzug noch etwas verzögert wurde; sonst hätte Preußen seine einzige Waffe aus den Händen gegeben, und es ist fraglich, ob es sie alsdann nochmals hätte aufnehmen können.

Ganz anders war nur die Stimmung in Köln. Eifersüchtig beobachtete man hier die Bemühung der Nachbarstädte, unmittelbare Verkehrsbeziehungen anzuknüpfen, mit steigender Sorge nahm man die Vorbereitungen der Niederlande zu einem einheitlichen Zollsystem wahr. Schon der bisherige Zustand war lästig genug gewesen. Schon am Ende des Jahres 1814 hatte der Landrat des Kreises Emmerich einen sachkundigen Bericht hierüber eingereicht[1], der jedoch in der allgemeinen Vertrauensseligkeit des Wiener Kongresses Holland gegenüber unbeachtet geblieben war: Man hatte dort die alten Abgaben sämtlich wieder eingeführt, aber sie zusammengelegt, so daß sie jetzt nur in Arnheim und Nymwegen erhoben wurden, während man den inneren Verkehr freiließ. Dabei wurde auf Grund eines besonderen Tarifs die Lizent nach Quantität und Wert erhoben, mit Deklarationszwang des Schiffes, Vorkaufsrecht der Beamten, Strafe der Konfiskation bei falscher Gewichtsdeklaration. Alle Erleichterungen, die früher Cleve genossen, waren weggefallen; die Ruhrkohle, die sich unter Napoleon einen bescheidenen Absatz in Holland erworben hatte, war im Augenblick von der englischen verdrängt, da sie Eingangszoll und Wasserzoll zugleich tragen mußte. Der Ertrag der Wasserzölle ohne Lizent wurde auf 450000 fl. holl. geschätzt. Es war ganz ersichtlich, daß die Niederlande mit diesem Vorgehen die Wasserwegegelder, die ihnen nur unnütz viele Erhebungskosten bereiteten und den inneren Verkehr belästigten, in Grenzzölle umwandeln wollten. Seitdem hatte ihnen freilich der Wiener Kongreß, ohne von den Grenzzöllen ein Wort zu verlieren, auch noch den Oktroi geschenkt; denn daß dies geradezu ein Geschenk war, stellte sich zu allseitigem Erstaunen bald heraus: der Oktroi war beträchtlich höher als die alten holländischen Wasserzölle; der preußische Vertreter bei der Zentralkommission, Jacobi, behauptete: doppelt so hoch.

[1] Abschrift Köln. H. K. 11. Dezember 1814.

Digitized by Google

Unterdessen rüsteten sich die Niederlande, die Früchte der klugen Politik Spaëns einzuheimsen und ungehemmt von allen Vertragsbindungen ihr Zollwesen auszugestalten. Unter den Kundgebungen der öffentlichen Meinung wurde die Kölner Handelskammer besonders durch eine Resolution ihrer Rotterdamer Kollegin erschreckt; mit einer Unumwundenheit der Sprache, wie sie sich nur Interessenvertretungen erlauben können, forderte sie Regierung und Kammern auf, vollen Gebrauch von ihrer Macht zu machen, um Holland den Alleinbesitz des Rheinhandels zu sichern. Damals ist in Köln, wo auf Jahre hinaus die Handelskammer viel mehr bedeutete als die übrige Stadtverwaltung, das neue Programm aufgestellt worden, das in den nächsten Jahrzehnten für Köln und im wesentlichen für die preußische Verkehrspolitik am Rhein maßgebend geworden ist: Fällt der Stapel, so muß Köln und Preußen (denn so machte man die Rangordnung) zum Ersatz den freien Verkehr auf das Meer und über das Meer haben. Damals hat man den Archivar beauftragt, die Nachrichten über die Seefahrten der Kölner in den Kreuzzügen und über die direkte Schiffahrtsverbindung mit England in der Hansazeit auszuheben. So mangelhaft die Zusammenstellung ausfiel, genügte sie doch für den Hausgebrauch in den Denkschriften, in denen sich fortab regelmäßig, wie noch heutigen Tages in Festreden und Kundgebungen[1], dieser Hinweis wiederholt. Bemerkenswert ist aber, wie gut diese klugen Kaufleute über die Schwäche ihres juristischen Standpunkts unterrichtet waren, als sie gegen das Zollsystem der Niederlande vorzugehen beschlossen. Sie holten ein Gutachten bei ihrem alten Landsmann und Rechtsfreund Daniels ein[2], der mit dem Scharfblick des Juristen die Vorgänge in Wien selbst verfolgt hatte. Er zeigte: „Aus den Verhandlungen über Clancartys Antrag gehe klar hervor, daß die Absicht des Art. V des Pariser Friedens nur gewesen sei, den Untertanen der Rheinuferstaaten gleichen Anteil an der freien Schiffahrt auf dem Rhein in seinem ganzen Laufe zu geben, den fremden Staaten habe man sie — also auch die freie Einfahrt in den Strom — ausdrücklich versagt. An eine freie Kommunikation mit der See habe man nicht gedacht; England und Frankreich hatten kein Interesse dabei, die kleinen Bundesfürsten dachten nur an den Vorteil, der ihnen aus dem Oktroi zufließen werde, Preußen ahnte vielleicht nicht einmal die Möglichkeit, seinen neuen Rheinprovinzen Anteil am Seehandel

[1] Vgl. hierüber Wirminghaus, Kölns wirtschaftspol. Aufg. S. 1.

[2] Das Gutachten ist unzweifelhaft von ihm, obwohl nur bezeichnet „von einem hervorragenden Juristen". Die Anonymität war Bedingung; denn noch war, ehe er 1817 als Oberlandesgerichtspräsident nach Köln übersiedelte, Daniels — wenn auch ungern — Generalprokurator des Königreichs der Niederlande.

Digitized by Google

zu geben, und Holland beobachtete über diesen Punkt weislich ein tiefes Stillschweigen. Seien nun wenigstens die Transitzölle Hollands abgeschafft? — Ebenso wenig! Denn auf Vorschlag Humboldts selbst sei der Art. 4 der Akte formuliert worden, wonach sich die Vertragsmächte verpflichten[1], die Schiffahrt mit keinem weiteren Zoll über die gegenwärtig gültigen hinaus zu belasten. Damals bestanden aber schon wieder die Transitzölle. Also sind sie sogar durch die Wiener Akte ausdrücklich bestätigt worden! Sehr klug habe Spaën nur versprochen, daß bis zur definitiven Regelung nur die Wasserwegegelder (pésages) an den Mündungen des Rheins nicht erhöht werden sollten, von den Durchfuhrzöllen habe er nichts gesagt. Es liege aber auch in der Natur der Sache, daß diese ohne eine ganz bestimmte Stipulation nicht als aufgehoben zu betrachten seien: denn Holland habe wie jeder andere Staat das Recht, seine Mauten einzurichten und die Transitabgaben über sein Gebiet zu bestimmen, wie es ihm gefalle. Völlige Freigebung des Rheintransits würde natürlich auch Freigebung des Transits überhaupt heißen. Solange also Holland auf dieses Souveränitätsrecht nicht ausdrücklich verzichtet, könne es unmöglich als aufgehoben betrachtet werden. Ja! Nicht einmal dazu habe sich Holland verbindlich gemacht, jetzt schon seine Wasserzölle nach dem Schiffahrtsoktroi umzuwandeln; denn ein Amendement Clancartys[2] sei durchgegangen, wonach nur die „faculté“ und nicht die „obligation“ hierzu ausgesprochen worden und wodurch die endgültige Redaktion dem noch ausstehenden definitiven Reglement überlassen werde. Habe sich nun aber Holland weder zur Aufhebung der Durchfuhrzölle, noch zur Modifikation seiner Rheinzölle verbindlich gemacht, so folge von selbst, daß Preußen daraus keinen Grund herleiten könne, die Aufhebung des Umschlagrechtes zu verschieben. Humboldt habe unbedingt und sogar entschiedener als andere Gesandte auf der Aufhebung der Umschlagsrechte bestanden, unter allen Artikeln der Akte sei der Art. 19 der einzige ganz unzweideutige. Preußen könne nicht nachträglich eine Bedingung einschieben, an die es vorher gar nicht gedacht habe. Ganz gewiß habe Humboldt unpolitisch gehandelt, als er ein so wichtiges Recht der Liberalität der Grundsätze aufopferte, ohne sich von seiten Hollands den freien Anteil am Seehandel als Ersatz dafür ganz bestimmt auszubedingen; jetzt aber sei das Opfer gebracht und besiegelt, und Preußen könne, ohne den Ruf seiner Rechtlichkeit aufs Spiel zu setzen, der Erfüllung

[1] de grever la navigation d'aucun autre droit quelconque outre ceux fixés par les règlements actuels.

[2] Klüber, C. A. III 147.

Digitized by Google

des Art. 19 (Aufhebung des Stapels) keine Bedingung unterschieben, die nicht ausdrücklich in den Stipulationen des Vertrages liege."

Diese Schlußwendung war rein juristisch, und jeder Politiker mußte aus dieser völlig unanfechtbaren Deduktion den entgegengesetzten Schluß ziehen: daß Preußen nun aber auch schleunigst alles noch Mögliche tun müsse, um seine Rheinlande und mit ihnen Süddeutschland vor der wirtschaftlichen Bevormundung und Ausbeutung durch Holland zu schützen. So schloß auch die Handelskammer Köln, die das Gutachten natürlich nicht an die große Glocke hing. Sie beschloß trotz der geringen Aussichten, den Kampf aufzunehmen. Das Messer saß dem Kölner Handelsstand freilich auch an der Kehle. Schon der vorläufige Transitzoll, der auch den Antwerpener Weg verlegte, war für die wichtigste Ware, Zucker, ein Prohibitivzoll, für Salz und Gewürznelken waren sogar Durchfuhrverbote erlassen worden. Jetzt traf eine weitere Alarmnachricht ein: die Niederlande waren kaum in den Besitz einer kurzen Moselstrecke auf nur einem, dem luxemburgischen Ufer gekommen, als sie dort auch schon Zollämter einrichteten und von den von Metz kommenden Waren einen Transitwertzoll von 1% erhoben.

Die Schwierigkeit bestand nun darin, die leitenden Persönlichkeiten zu gewinnen. Eine erste Eingabe der auf diesem Boden sofort versöhnten, sonst immer hadernden Handelskammern Köln und Düsseldorf hatte nur einen zweifelhaften Erfolg. Der Finanzminister Bülow ersuchte infolge derselben den Staatskanzler, mit der niederländischen Regierung in Verhandlungen über einen Handelsvertrag zu treten, begnügte sich aber mit dem Bescheide: Ein solcher könne nicht eher zustande kommen, bis die Niederlande und ebenso Preußen ein gemeinsames Zollsystem der sämtlichen Provinzen hätten [1]. So völlig war das Ministerium von der freilich nächstliegenden Aufgabe, der Herstellung der Zolleinheit Preußens, erfüllt, daß ihm wieder das Vorgehen Hollands sogar als ein Vorteil — wenn auch jetzt nur als ein formaler — erschien.

Etwas mehr Erfolg hatte eine zweite Denkschrift, die diesmal Köln unmittelbar an Hardenberg richtete [2]. Man bat diesmal ausdrücklich, den Stapel nicht eher aufzuheben, bis Holland auch die ihm von der Wiener Akte auferlegten Pflichten vollzogen habe. Anderenfalls wäre dem Handel des Nebenbuhlers ganz freier Spielraum geöffnet, während der Handel aller preußischen Städte am Rhein seinem sicheren Untergang entgegen eile; schon jetzt gingen auf den transitfreien Straßen viele Waren billiger

[1] Jacobi im Auftrag Bülows an H. K., Köln. 3. Nov. 1815.
[2] Berliner St.-Archiv a. a. O. 10. Mai 1816.

Digitized by Google

von London über Havre und Brest nach Basel als auf dem Rhein. Man wies auf die Verhandlungen im Haag über das neue Zollgesetz mit der bissigen Bemerkung hin: „Hier werde man sicher nur die eigenen Interessen im Auge haben." Hardenberg wurde sofort stutzig und ließ Humboldt um seine Meinung befragen. Die Antwort Humboldts[1] würde, wenn noch irgend ein Zweifel bliebe, zeigen, daß die Staatsmänner, welche die Wiener Akte vereinbart hatten, das Vorgehen Hollands für berechtigt und nicht für vertragswidrig hielten: Er habe sich sofort mit Lord Clancarty, der auch bedeutenden Einfluß in den Niederlanden besitze, in Verbindung gesetzt und für ihn die Kölner Denkschrift ins Englische übersetzt, wie er ihm auch von den bevorstehenden Verhandlungen der Zentralkommission regelmäßig Nachricht zu geben denke. Sie beide seien nun der übereinstimmenden Ansicht, daß man einem Seestaat das Recht nicht nehmen könne, die Ausfuhr vom Rhein in das Meer und vom Meer in den Rhein freizugeben oder zu besteuern; die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein in den Worten jusqu'à son embouchure sei nicht so weit auszudehnen, da Fluß- und Meerschiffahrt schon der Gattung der Fahrzeuge nach immer von einander geschieden sei. Nur in wenigen Nebenpunkten — erhöhter Zoll auf der Maas, gezwungene Rangfahrt in Rotterdam — hielten sie, wenn die Fakta richtig angegeben seien, die Kölner Beschwerde für berechtigt.

In einem Schreiben an die Kölner Handelskammer[2], die sich ebenfalls an ihn gewandt hatte, führte Humboldt diese Ansicht weiter aus, betonte, daß man allerdings Holland auf Grund der Wiener Verhandlungen nicht die Befugnis bestreiten könne und wolle, außer seinen Rechten als Uferstaat des Rheines auch die eines Küstenstaates zur See geltend zu machen; nur einen Stapel oder eine Zwangsschiffahrt dürfe es nicht begründen. Er redete den Kölnern gut zu, von ihrem Vorhaben abzustehen: „Augenblickliche Erhaltung oder verzögerte Aufhebung eines Rechtes, was als Zwangsrecht dem Handel nachteilig sein mußte, kann unmöglich eine Maßregel sein, auf welche eine hochlöbl. Handelskammer, welche gewiß über Verhältnisse dieser Art, wenn sie auch die eigene Stadt betreffen, unparteiische und erleuchtete Ansichten hegt, großen Wert setzen kann." Diese authentische Auslegung der Akte seitens ihres Urhebers konnten die Kölner allerdings nicht bestreiten; sie zogen sich in ihrer Antwort an Humboldt auf die allgemeinen Grundsätze zurück[3]: „Sollen die liberalen Grundsätze gelten, so müssen sie

[1] Humboldt an Jordan 4. Juni 1816. Berliner St. A. a. a. O.
[2] Köln. H.-K., ebenfalls vom 4. Juni 1816.
[3] H.-K. Köln an Humboldt 22. Juni 1816.

Digitized by Google

auch für Holland gelten. — Sie haben vorher kein Hehl daraus gemacht, daß ihnen der alte Zustand lieber als die gegenwärtige, über alles Maß hinaus getriebene Konkurrenz gewesen sei. — Diese liberalen Grundsätze aber enthalten, daß die Rechte eines Seestaates sich nur auf Schiffe beziehen, die an den Küsten landen und andere Bestimmungen als den freien Transit auf dem Rhein haben. Auf der See selbst hat Holland keine Rechte auszuüben, also fährt die Ladung eines Seeschiffes frei aus der freien See in den freien Rhein und transitiert auf dem nämlichen Schiffsboden oder einem andern, dem es nach Gutfinden übergeben werden könnte, soweit der Strom reicht, frei und unbeschwert. Umgekehrt fahren mit der nämlichen Freiheit die Rheinschiffe in die See. Sie knüpften, des Dortrechter Stapels ganz vergessend, daran die zweifelhafte historische Erinnerung: „So war es, bis das von der spanischen Herrschaft befreite Holland in seiner Anmaßung der Rheinschiffahrt Fesseln schmiedete, so muß es nach der Wiener Akte wieder werden."

Die Handelskammer schlug also den einzig möglichen Ausweg vor, das allgemeine Recht Hollands auf Transitzölle anzuerkennen, aber dem ganzen Rheinlauf einschließlich der Mündung gleichsam das Recht der Exterritorialität als fortlaufendem Freihafen zuzuerkennen. Es dauerte noch einige Zeit, bis sie auch die Regierung auf diesen Weg gebracht hatte, und wirklich hatte sich ihn Preußen durch frühere Äußerungen schon einigermaßen verschlagen; immer wieder haben die Kölner mit leisem Vorwurf bemerkt: die ganze Streitfrage würde sich nicht erhoben haben, wenn Humboldt seinerzeit dem Antrag Englands, den Rhein frei für den Verkehr aller Nationen zu erklären, beigetreten wäre.

Alle späteren Denkschriften und Broschüren, mit denen die Kölner anfangs die Regierung und die Zentralkommission, bald aber auch die öffentliche Meinung in höchst geschickter Weise 15 Jahre lang bestürmten, variieren immer diesen Gedanken. Anfangs widerriet die preußische Regierung in ihrer üblichen Scheu vor der Öffentlichkeit den Druck, „weil die ohnehin schon große Erbitterung dadurch ohne Zweck noch höher steigen würde"[1]: bald erkannte sie darin einen Bundesgenossen, den sie um so nötiger hatte, weil die Veröffentlichung der Sitzungsberichte und Akten der Zentralkommission durch den bayerischen Bevollmächtigten v. Rau ihr nicht besonders günstig war. Zur Umstimmung der öffentlichen Meinung hat diese planmäßige Bearbeitung von Köln aus das Beste beigetragen.

Die Umstimmung der Regierung machte in demselben Maße Fortschritte, als die Gefahr des neuen niederländischen Tarifs näher rückte. Noch unmittel-

[1] Jacobi an H.-K. 30. Dezember 1816.

Digitized by Google

bar vor seiner Veröffentlichung schrieb Jacobi an die Handelskammer: Man hoffe in Berlin, die niederländischen Kammern würden wenigstens den Transitzoll von 3% nicht annehmen, da besonders Antwerpen auf Erniedrigung dränge; die Aufhebung des Umschlagsrechtes solle aber nicht überschnellt werden. Das war immerhin ein Fortschritt gegen seine erste Mitteilung nach dem Zusammentritt der Zentralkommission, daß jetzt sofort der Stapel aufgehoben werden müsse und er nur Vorschläge erwarte, wie man die Rangfahrten mit dem Grundprinzip der Freiheit der Schiffahrt vereinigen könne[1].

Unterdessen war am 3. Oktober 1816 das niederländische Zollgesetz beschlossen worden, nachdem ihm schon einige einschneidende Maßregeln vorangegangen waren. So ganz allein ein Produkt des Übermutes, wie die Rheinländer es ansahen, war es keineswegs. Ebenso wie die konstituierenden Gesetze, deren legale Annahme König Wilhelm nur durch die gewagteste Stimm-Arithmetik herausrechnen konnte, war auch das Zollgesetz bestimmt, die beiden ungleichartigen und sich widerstrebenden Hälften dieses künstlichen Reiches zusammenzubinden, indem jede die Vorteile erhielt, die ihr die wichtigsten waren. Zwar haben die Belgier hierfür so wenig wie für irgend eine Leistung des oranischen Königtums diesem gedankt; im Gegenteil konnten die preußischen Rheinländer beim Erlaß des Zollgesetzes von 1818 warnend darauf hinweisen, daß ein Brüsseler Kaufmann, der sich der Nachversteuerung widersetzt hatte und im Gefängnis bald darauf gestorben war, in ganz Belgien wie ein Märtyrer gefeiert worden sei; dennoch ist das Zollsystem in erster Linie Belgien zu Liebe als industrielles Schutzsystem gestaltet worden, was allen holländischen Traditionen und Interessen widersprach. Das wußte man auch im Ausland und das Weimarer Oppositionsblatt sprach die öffentliche Meinung aus, wenn es klagte: „Holland habe sich durch die Brabanter Mauten verführen lassen." Zugleich wurde es jedermann klar, daß die Befürchtungen und die Vorsichtsmaßregeln für Antwerpen, das man international vor einer erneuten Scheldesperre durch die Holländer geglaubt hatte schützen zu müssen, überflüssig waren. Die Regierung suchte das plötzlich hier wieder erwachende Handelsleben zu fördern, und die Kaufleute, die hier zusammenströmten, unbehindert durch die Belastung mit alten Traditionen und Vorurteilen, mit denen sich die Holländer schleppten, schickten sich an, Rotterdam und Amsterdam den Rang abzulaufen; namentlich die Rheinlande waren es, auf die sie es abgesehen hatten. Unter solchen Umständen begehrte aber auch Holland seinen Vorteil; es fühlte

[1] Jacobi an Kölner H.-K. 7. August 1816.

Digitized by Google

sich denn doch mit Recht als das Hauptland, wenn ihm auch die Verfassung mit Mühe und Not wenigstens die paritätische Stellung mit Belgien in den Kammern gewahrt hatte. Den größten Teil seiner auswärtigen Kolonien hatte es dem anspruchsvollen Bundesgenossen England überlassen müssen; seine alte Stellung zur See konnte es deshalb nie wiedergewinnen; so blieb der Rhein von alters her das sicherste Patrimonium des holländischen Handels. Konnte man ihn durch eine geeignete Belastung und Schiffahrtsorganisation ganz in Abhängigkeit halten und durch einen entsprechenden Transitzoll zu Lande auch den Antwerpener Weg etwas erschweren, dann mochte man den übrigen drohenden Einbußen ruhiger entgegensehen. Die Regierung konnte gar nicht anders als diesen Wünschen nachgeben, und alle Äußerungen der öffentlichen Meinung in den nächsten 15 Jahren zeigen, wie diese überall drängte und von der Unentbehrlichkeit grade der schroffsten Maßregeln überzeugt war. Höhnisch fragte eine holländische Gegenschrift gleich auf die erste Kölnische Veröffentlichung: „Ob denn Holland seine Leuchttürme, Küstenbauten, Häfen den Fremden umsonst zur Verfügung stellen solle? Nie könne und werde es auf Transitzölle verzichten." Die Handelskammern aber verstiegen sich zu Anträgen, überhaupt allen Transit Fremder zu hemmen.

In Wahrheit haben aber doch, wie die Folgezeit gelehrt hat, die Holländer ihr Interesse verkannt. Die Geschicklichkeit Spaëns hatte ihnen zwar den günstigsten Rechtsboden verschafft, durch die Art, wie sie diese Position ausnützten, mußten sie jedoch einen Widerstand hervorrufen, der nicht nachließ, sondern zunahm, weil er einer wirtschaftlichen Notwendigkeit entsprach. Es war auf die Dauer unmöglich, ein veraltetes System, das in solcher Schroffheit nicht einmal in der Zeit der größten Schwäche Deutschlands nach dem dreißigjährigen Kriege durchgeführt worden war, dem erstarkten Preußen aufzudrängen, so ungünstig die Kampfstellung sein mochte, in die es dank seinem geistreichsten Diplomaten geraten war.

Das holländische Zollgesetz führte einen allgemeinen Wertzoll von 3% (nur wenige Artikel genossen einen Vorzugstarif von 2%) auf alle Durchfuhr ein, wobei der fremde Kaufmann gezwungen wurde, sich eines niederländischen Kommissars zu bedienen, dazu die Untersuchung, die wie stets bei Wertzöllen willkürliche Taxierung, die Plombierung der Ware, wofür weitere 1¼% vom Wert Gebühren erhoben wurden. Damit nicht zufrieden, wurde ein Tonnengeld für jedes fremde Schiff, das in Holland eintrat (2 fl 20 St. für jede Doppeltonne), eingeführt. Man rechnete in Deutschland nach, daß sich dadurch die Belastung des Transits auf 6%, bei geringwertigen Waren auf 15% des Werts steigere. Man spürte sofort, daß der Bezug

Digitized by Google

eines der wichtigsten Importartikel, Bordeauxwein, über den Rhein unmöglich geworden war[1]. Für eine ganze Anzahl Waren war überhaupt alle Durchfuhr, d. h. alle fremde Handelskonkurrenz verboten, so für Gewürze, wo man von der alten Monopolstellung nicht lassen wollte, und Salz. Zu den Wasserzöllen auf dem Rhein war unter dem Namen des Syndikats ein Zuschlag von 15 % als Beitrag zu den Kriegskosten beliebt worden. Da die Schiffsfrachten einseitig von den Handelskammern der Seestädte festgesetzt wurden und in ihnen die Wasserwegegelder inbegriffen waren, besaß man auch die volle Sicherheit, daß diese von den Deutschen getragen werden würden. Auch die geduldigsten Gemüter in Deutschland nahmen an dieser letzten Abgabe Anstoß, denn man erinnerte sich doch noch deutlich genug, daß der Krieg, dessen Kosten man so abzuschieben dachte, tatsächlich von den Preußen unter Bülow geführt worden war. Auch lag hier ein Bruch des Versprechens Spaens, die Wasserzölle nicht zu erhöhen, offen vor. In die Wiener Akte war freilich dieses Versprechen nicht gekommen.

Als der niederländische Zolltarif beschlossen wurde, tagte die Zentral-Kommission in Mainz schon zwei Monate und noch war sie, obwohl sich ernstliche sachliche Differenzen noch gar nicht ergeben hatten, keinen Schritt vorwärts gekommen. Die hoffnungsvolle Ankündigung des Staatskanzlers: „Allem Anschein nach sei die definitive Festsetzung der Verhältnisse am Rheinstrom nicht mehr weit entfernt“[2], war schon jetzt recht unwahrscheinlich geworden. Die Zentralkommission war von Anfang an ein internationaler Kongreß von Diplomaten zweiten Ranges mit mangelhafter Autorisation im ganzen wie im einzelnen, dafür aber bis zu der französischen Verhandlungssprache mit allen äußeren Vorkehrungen eines solchen ausgestattet und mit allen seinen Schwächen außer der Eleganz und Kostspieligkeit behaftet. In Nachahmung des Wiener Kongresses hielt man die Öffentlichkeit durch Mitteilung der Protokolle und reichliche Zugaben von Aktenstücken[3] recht gut unterrichtet. Jedoch erlahmte das Interesse des Publikums bald an

[1] Köln. H.-K. 20. Oktober 1816.

[2] Berlin. St.-Archiv 24. Febr. 1816. Hardenberg an H.-K. Düsseldorf.

[3] Daß diese Mitteilungen von dem Präsidialgesandten v. Nau etwas gemildert wurden, sieht man, wenn man die Originalprotokolle einzelner wichtiger Sitzungen im Berliner St.-A. vergleicht. Weder die Mitwelt noch die Nachwelt verlor aber etwas an den Sticheleien und Entrüstungsworten dieser Diplomaten. Auch die gedruckten Berichte enthalten noch gerade genug von ihnen. Die Verhandlungen der ersten zwei Jahre hat noch Eichhoff (Darstellung der Verhandlungen der Zentral-Kommission 1818) mit eigener Darstellung verbunden veröffentlicht.

Digitized by Google

diesen „ewigen Hin- und Hermärschen ohne Ergebnis", wie einmal der preußische Bevollmächtigte Jacobi unmutig die Verhandlungen nannte. Tatsächlich unterrichten auch hier die Verhandlungen, die außerhalb des Mainzer Sitzungssaales geführt wurden, weit besser über den Wechsel der Ansichten und Absichten.

Auf dem Wiener Kongreß war mit der Vorbereitung des Schiffahrtreglements Eichhoff beauftragt worden, zum Schrecken der stapelfeindlichen Kaufleute, die ihn „leidenschaftlich für Stapel und Gilden eingenommen glaubten" — eine begreifliche Ansicht, die die kleinen Staaten auch später noch hegten. Eichhoff bekannte sich aber im Gegenteil zu dem Grundsatz: „Sobald das Gesetz ausgesprochen ist, hört alles Meistern daran auf" und beschränkte seinen Entwurf darauf, alle Einrichtungen, die bisher obligatorisch waren, fakultativ zu machen: Der Umschlag kann fortan nur freiwillig geschehen, aber die damit verbundenen Formalitäten bleiben; so bleibt auch die Rangschiffahrt, aber wer auf seinen Platz darin verzichten will, kann ebenfalls fahren, die Ladeordnungen der Umschlagsplätze bleiben, aber die andern Plätze sollen ihre Vorschläge der Zentralkommission zur Prüfung einreichen; selbst der gesonderten Kleinschiffahrt wird innerhalb der einzelnen Landesgrenzen ihr Leben gefristet. Auf solche Weise glaubte Eichhoff von seiner eigenen Lieblingsschöpfung, der gleichmäßigen Polizei auf dem Rheine möglichst viel zu retten. Preußens Absichten gingen nach derselben Richtung[1]. Aber sofort erhob sich mit Erfolg eine lebhafte Opposition seitens der kleinen Staaten, und Nassau „keck wie ein junger Löwe", wie Jacobi in einem Schreiben an Hardenberg spöttisch bemerkt, übernahm unbestritten die Führung. Sein Gegenentwurf wollte sofort reinen Tisch machen, sogleich ohne Übergang die Gilden, die Stationsfahrten (d. h. den Umschlag), die Unterschiede der Schiffer aufheben und den landesherrlichen Regierungen die Erteilung der Patente ohne alle sie bindenden Vorschriften, wenn sie sich nur der Tauglichkeit und Zuverlässigkeit der Nachsuchenden versichert hielten, überweisen. Das heiße, den Knoten durchhauen, nicht ihn lösen, bemerkte Eichhoff mit Recht; bei so plötzlicher Änderung könne niemand eine Gewähr für die Sicherheit des Handels übernehmen. Zugleich aber schlug Nassau eine Sonderbestimmung vor, die sofort jedermann hätte stutzig machen müssen: es schlug vor, die Bestimmungen einstweilen auf die holländische Schiffahrt nicht anzuwenden, weil die Niederlande erst mit dem Eintritt des definitiven Gesetzes das System der freien Schiffahrt und des freien Zuges der Handels-

[1] Dies zeigt eine entsprechende Aufforderung Jacobis an die Kölner H.-K. 7. August 1816.

Digitized by Google

güter annehmen würden. Scheinbar gegen Holland gerichtet war eben doch der Sinn des Antrags, ihm eine Sonderstellung garantieren zu lassen: Der Oranier fand es jetzt und weiterhin für geeignet, seine Geschäfte durch den nassauischen Vetter besorgen zu lassen. Der niederländische Gesandte stimmte dann wohlbedacht diesem Vorschlage zu und verlangte, daß die interimistische Instruktion sich nur bis zur Grenze erstrecke. Wieder wußte er mit Geschicklichkeit in eine der unbedachtsamen und arglosen Lücken der Wiener Akte einzusetzen, wie Jacobi schrieb: „Holland will den interimistischen Zustand, welcher ihm in Wien momentan als eine Vergünstigung zugestanden wurde, jetzt als erworbenes Recht ansehen." So geriet die Verhandlung von vorn herein auf ein falsches Geleise. Als ob es schwerer gewesen wäre, gleich über das definitive Reglement als über ein interimistisches zu beraten, schob man dieses zurück und brachte Projekt über Projekt für das Interimistikum. Es lohnt nicht, die einzelnen Vorschläge hierfür, die verschwanden wie sie kamen, mitzuteilen.

Der preußische Bevollmächtigte hatte niemals widersprochen, wenn in den Vorschlägen nur eine kurze Frist für die Aufhebung des Stapels gesetzt war, er hatte hierfür noch auf keine Gegenleistung bestanden. Damit gab Preußen den Gegnern eine bequeme Waffe in die Hand, und es war schließlich doch eine matte Verteidigung, wenn man später preußischerseits von „persönlichen Äußerungen" Jacobis sprach, die den Staat zu nichts verpflichteten. In Wirklichkeit handelte er ganz im Einverständnis mit seinen Auftraggebern. Auch als das niederländische Zollgesetz erschien und allerdings auch bei der preußischen Regierung Bestürzung erregte, entschloß man sich noch nicht, wirklich Front gegen Holland zu machen. Humboldt sollte mit Clancarty darüber konferieren[1]; diese beiden hatten aber ihre Ansicht schon zur Genüge kundgegeben.

Der Kölner Handelsstand betrat — wie wir sahen, nicht eben zur Freude der Regierung — den Weg der Öffentlichkeit. Der Präsident der Handelskammer Heimann brachte die Denkschrift der Handelskammer selber nach Mainz und sorgte für ihren Druck, einstweilen wenigstens als Manuskript. Ein jüngeres Mitglied Merkens, fortan die treibende Kraft und die wichtigste Persönlichkeit im Kölner Handelsstande, hatte sie verfaßt. Hier war zuerst das Schlagwort aufgenommen und geschickt verwertet, das den Kernpunkt der Streitfrage jedermann klar vors Auge führte. Die Niederlande hatten u. a. auch ihr Vorgehen mit einer Interpretation des Wiener

[1] Jacobi an H.-K. Köln 20. Oktober 1816. Den Wortlaut des 3. Oktober erlassenen Gesetzes besaß man noch nicht.

Digitized by Google

Vertrags gerechtfertigt: „jusqu'à la mer" bedeute „bis an das Meer", nicht „bis in das Meer". „Mehr boshaft als witzig erfunden" nannte die Denkschrift diese Deutung; denn wenn es sich um einen bloßen Binnenstrom handle, warum hätten sich denn die Großmächte Rußland und England in Paris und Wien mit der Frage der Rheinschiffahrt befaßt? — eine etwas naive, aber gut angebrachte Frage. Auf das Publikum wohlberechnet waren die Töne, die Merkens nach Görres Muster im Schluß anschlug: „Sollen die späteren Geschichtschreiber Deutschlands auch einstens von unserm Zeitalter so wie vom XVI. Jahrhundert sagen, daß die deutschen Fürsten, nachdem sie das Joch der fremden Herrschaft und mit ihm die Fesseln des schimpflichen Kontinentalsystems so rühmlich zernichtet hatten, nicht Energie oder nicht Patriotismus genug besaßen, um den Bedrückungen abzuhelfen, welche Holland sich gegen den Rheinhandel erlaubte, daß alle Anstrengungen einer politisch größeren Macht, um den Flor der Rheinländer zu retten, an den diplomatischen Künsten eines ungleich kleineren Staates gescheitert seien?"

Zu der scharfen Forderung der freien Durchfuhr wollte sich Preußen aber nicht entschließen und konnte es auch nach seiner bisherigen Stellung nicht. „Die niederländische Regierung würde wohl eher einen Krieg führen als die Waren auf dem Rhein frei aus- und einpassieren lassen", antwortete Jacobi im Auftrag den Kölnern[1]. „Denn bei völliger Freiheit der Rheinmündungen würde der Transit ausschließlich durch sie seinen Weg nehmen. Da aber der Handel der Niederlande hauptsächlich Durchgangs- und Zwischenhandel sei, so würde jene Forderung so viel heißen als den Ruin von Holland begehren, was nicht die Absicht der Wiener Konvention sein könne. Alles Billige würde erreicht sein, wenn Rotterdam zu einem speziellen Rhein-Durchgangsfreihafen erklärt würde, wobei die Waren einen mäßigen Seezoll tragen würden, der nicht weiter verändert werden dürfte und wobei eine Douanen-Visitation durch Öffnen der Kolli verboten wäre." Dagegen nahm Hardenberg das Mittel auf, das Köln vorschlug. Jacobi erklärte am 14. November 1816: Das Umschlagsrecht in Köln könne faktisch nicht bis zu dem Augenblick aufgehoben werden, wo man imstande wäre, gleichzeitig die Reglements zu verkündigen. Solange Holland keine Anstalt treffe, auf seiner Rheinstrecke und auf der Maas nur dieselben Schiffsgebühren zu erheben wie von Schenkenschanz bis Basel, müsse es von den Vorteilen ausgeschlossen sein." Das war freilich eine halbe Maßregel, absichtlich war von den Seezöllen geschwiegen und nur Hollands Weigerung, sich einer interimistischen Instruktion zu fügen und den Oktroi durch-

[1] Kölner H.K. 30. Dez. 1816.

Digitized by Google

zuführen, zum Anlaß genommen. So wurde denn auch von Preußen ausdrücklich die Aufhebung des Umschlags für den 1. März, die allen anderen Uferstaaten zu gute kommen sollte, in seinem Entwurfe vorgesehen[1].

Es war eine Mindestforderung, zu der Preußen auch nach der strengsten Auslegung der Wiener Akte wohl berechtigt war; so viel lag den preußischen Staatsmännern an der Beilegung dieses ärgerlichen Streites, daß sie auch auf die Änderungen, die die Zentralkommission wieder an diesem Entwurfe vornahm und die sich besonders auf die Frage des Ersatzes für die bisherigen Schiffergilden bezogen, rückhaltlos eingingen, nur unter der Bedingung, daß diese Artikel auch auf den holländischen Rhein Anwendung fänden[2]. Holland aber versteifte sich auf den Buchstaben der Akte, daß es nicht verpflichtet sei, vor der Verfertigung des definitiven Reglements die Bestimmungen auf sich anzuwenden und erklärte schließlich, es erblicke überhaupt in dem vorgelegten Entwurf nicht eine interimistische Instruktion. Solchen offenkundigen bösen Willen konnten die Niederlande doch nur betätigen; weil sie in der Zentralkommission Deckung fanden. Frankreich erklärte pathetisch für die der Zentralkommission allein würdige Stellung, nur über den Stapelartikel ohne Rücksicht auf andere zu beschließen; alle Art von Einschränkung gegen Holland müsse wegfallen, weil die Kongreßakte hierzu nicht ermächtige und diese Frage bereits völlig entschieden sei. Nassau und Baden schlossen sich dieser Auffassung bereitwillig an. Vergebens hatte Jacobi gewarnt: Er sehe mit Befremden, daß die Mehrzahl der Uferstaaten die Aufhebung des Umschlags für das einzige Kriterium der Freiheit der Rheinschiffahrt ansehe. Er versicherte wahrheitsgemäß, daß Preußen am Kölner Stapel, der ja auch alle anderen preußischen Häfen schädige, gar nichts liege, daß es nur durch das Verhalten der Niederlande zur Retorsion genötigt werde. Sein Vorschlag endlich, gleich zur Beratschlagung der definitiven Instruktion überzugehen und dieser einen neuen soeben veröffentlichten Entwurf Eichhoffs zu Grunde zu legen, fand keinen Anklang[3].

Wieder kam Preußen der Majorität entgegen. „Damit man sehe, daß es wenigstens nicht an Preußen liege, wenn man nicht voran komme", ließ es von Eichhoff, der trotz einzelner Meinungsverschiedenheiten noch immer Vertrauensperson der Regierung war, auch eine interimistische Instruktion aus-

[1] Eichhoff, Beilage V.

[2] Abstimmung vom 1. März 1817 bei Eichhoff, Beilage VI.

[3] Die Darstellung Eckerts, 100, nach der es scheint, daß Preußen die Beratung der definitiven Instruktion durchgesetzt habe und Eichhoff zu einer solchen aufgefordert habe, ist zu berichtigen.

Digitized by Google

arbeiten[1]; zugleich erklärte es aber, daß es über die Auslegung des Sinnes der Wiener Akte niemals die Zentralkommission, sondern nur die Garantiemächte derselben als Schiedsrichter anerkennen werde (20. August 1817). Einen Augenblick schien es, als ob sich auf dieser Grundlage eine Vereinbarung zwischen Preußen und den Niederlanden werde finden lassen — auch in ihr ließ Preußen noch vollständig das Zollgesetz außer Betracht —; ein heftiger Protest Nassaus gegen die polizeilichen Bestimmungen des Entwurfs, die sich noch immer stark der Octroi-Konvention annäherten, folgte und sofort entspann sich nicht nur mit diesem, sondern auch wieder mit den Niederlanden ein heftiger Notenwechsel[2].

Noch immer zaghaft, aber Schritt um Schritt hatte sich der preußische Bevollmächtigte unter dem beständigen Drängen der Kölner Handelskammer dem von ihr vertretenen Standpunkt genähert. Als das einzig Erreichbare erschien ihm nach wie vor „ein konventionelles Seesperrgeld", dem Rheinoctroi ähnlich; „aber" fuhr er fort, „dieses erreiche ich nur dann, wenn ich es dahin bringe, daß die Mündungen des Rheins als zum Rheinfluß gehörend betrachtet werden. Dem steht aber die holländische Theorie entgegen und das Seerecht wird sich als etwas für sich Bestehendes und auf Hollands Lage als Küstenstaat sich Gründendes nicht aus dem Wege schaffen lassen. Es kommt nun, wenn es anerkannt werden muß, nur darauf an, es so wenig lästig für den deutschen Handel als möglich zu machen[3]." Aber jetzt erst gab Preußen dieser Ansicht einen etwas entschiedeneren Ausdruck. Auf die Frage der Zentralkommission: welche Forderungen an die Niederlande während des Interimistikums Preußen denn mache, gab Jacobi längere Ausführungen[4]. Er räumte ein, daß man sich in Wien nicht an die Schwierigkeiten, die sich jetzt erhoben hatten, gedacht habe, er versicherte nochmals, daß das Stapelrecht nur als Schlagbaum gegen die Niederlande so lange unentbehrlich sei, bis die geschlossenen feierlichen Traktate wechselseitig erfüllt seien. Habe man den Niederlanden erst einmal den ganzen Rhein geöffnet, was bleibe ihnen dann noch von Deutschland zu begehren übrig? Bisher habe Holland gut verstanden, das Umschlagsrecht als Zankapfel zu benützen, um die Uneinigkeit zu unterhalten. Er forderte daher außer der Beratung der definitiven Instruktion von Holland besonders, daß

[1] Bei Nau I, 1—16. Dazu Eichhoffs eigene Erläuterung Eichhoff, Pragm. Darstellung, 68 f.

[2] Bei Nau I, 24—41 ff.

[3] Jacobi an H. K. Köln 6. März 1817.

[4] Am 24. Okt. 1817 Nau I, 52 f. und 4. Nov. Nau I, 73 f. Die letzteren die entscheidenden, vgl. Eckert S. 104.

Digitized by Google

es Douanen und Schiffsgebühren trenne; keine Aufsicht von Mautbeamten dürfe die Schiffahrt stören, die Mittel gegen den Schmuggel seien an den Ufern und nicht auf den Schiffen zu suchen; Ein- und Ausladehäfen müßten bestimmt werden, wohin die Schiffe unangetastet gelangen könnten; denn die Freiheit der Rheinschiffahrt wäre null und nichtig, wenn der niederländische Rhein ein Krebsloch würde, in dessen Grunde die Douaniers steckten. Damit sei man freilich beim Seerecht angelangt und Holland werde rufen: ‚Damit und mit den Mauten habe sich die Zentralkommission nicht zu befassen'". Diese Ansicht war, wie wir gesehen haben, bis vor kurzem die Preußens selber gewesen; jetzt aber war Jacobi beauftragt, ganz im Gegensatz zu den früheren, allerdings nicht öffentlichen Äußerungen Humboldts und Clancartys zu erklären: „Das Seerecht an den Mündungen beschränke sich darauf, die Mündungen in Kriegszeiten zu sperren. Trotz dieser prinzipiellen Erklärung beschränkte sich aber Preußen auf den Vorschlag, die Mündungen des Rheines für einen Paß zu erklären, der einer Durchfuhrabgabe in der Art wie der Sund unterworfen wäre; doch dürfe diese Abgabe nur nach Gewicht, Maß oder Zahl, nie aber nach dem Wert der Ware erhoben werden, um jede Visitation zu vermeiden."

Diese Erklärung, der der niederländische Gesandte nur einen sehr matten Versuch entgegenstellte, den gegenwärtigen Zustand mit Gesetzen der Jahre 1725 und 1802 zu vergleichen, verfehlte doch ihren Eindruck bei der Zentralkommission nicht. „Von diesem Zeitpunkt ab ist es erst gelungen, die übrigen Uferstaaten dahin zu bringen, nicht mehr an Preußen allein, sondern auch an die Regierung der Niederlande bestimmte Forderungen zu machen, was sie seitdem allein in die Unmöglichkeit versetzt hat, ihre Waffen gesamter Hand gegen Preußen zu kehren," schrieb später Jacobi an Hardenberg. Die Erklärung, zu der sich die Zentralkommission aufraffte[1], entsprach in der Tat den preußischen Vorschlägen: Sofortige Aufhebung des Stapels und der Schiffergilden; doch sollte die niederländische Schiffahrt von der Umschlagsfreiheit ausgeschlossen bleiben, solange nicht die Schiffahrtsabgaben auf dem niederländischen Rhein auf den Fuß, wie er zur Zeit der Wiener Akte bestand, zurückgebracht würden, die Douanenbesichtigung auf dem Rhein selber aufhöre, die Schiffeichung durchgeführt sei und die Rückladung aus den Niederlanden nicht mehr erschwert sei. Eichhoff und Ockhart arbeiteten danach wieder einen Reglementsentwurf — es war der achte — aus. Mit der ständigen offiziellen Diplomatenbegeisterung pries der bayrische Gesandte als zeitiger Präsident bereits die Vollendung des

[1] 11. Nov. 1817. Rau I, 95 f.

Digitized by Google

Werkes und verwies das ungeduldige Publikum, das die Schwierigkeiten nicht begriffe, auf das Beispiel des Bundestages, der doch auch mit den Verhandlungen über ein deutsches Handelssystem nicht vorwärts komme[1]. Preußen stellte seine Zustimmung in der Tat in sichere Aussicht, Holland aber beantragte sofort wieder eine Menge einzelner Änderungen. Preußen jedoch hatte den Entwurf als Ultimatum angesehen. Am 10. Februar 1818 erklärte Jacobi: „Dieses Votum des niederländischen Gesandten vernichte die Hoffnung, daß endlich einmal mit allgemeiner Übereinstimmung der Akt zustande komme. Preußen werde nach wie vor keinen Vertrag unterschreiben, durch den es sich verbindlich mache alles zu geben, ehe es etwas empfinge. Er werde sich sofort zu Hardenberg begeben, um persönlich seine weiteren Weisungen in Empfang zu nehmen."

Tatsächlich hatte Hardenberg gar nicht angenommen, daß etwas zustande kommen werde. Bei einer ersten Zusammenkunft mit Jacobi hatte er ihm bereits mitgeteilt, daß er nur noch eine Zusammenkunft der Mächte, welche die Wiener Akte unterzeichnet hatten, für zweckmäßig halte[2]. Er hielt sich jetzt am Rheine auf, und liebenswürdig vermittelnd hörte er jeden, Görres so gut wie die rheinische Ritterschaft; auch mit der Kölner Stadtverwaltung und Handelskammer nahm er enge Fühlung. Die Kölner Handelskammer hatte jetzt auch die übrigen Rheinstädte hinter sich; auch Düsseldorf und Koblenz hatten erklärt, daß die einseitige Aufhebung des Stapels, wenn nicht die völlige Freiheit der Rheinschiffahrt bis in die See damit verbunden wäre, ihnen kein erwünschtes Ereignis sein könne. Köln aber hatte klar und deutlich sein Programm formuliert: „Hört Köln auf, Umschlagsplatz der Binnenfahrten zu sein, so soll es dafür Seehafen werden[3]." Es gelang diesen Bemühungen, den Staatskanzler jetzt ganz von der Richtigkeit dieser Ansicht zu überzeugen; die Kölner haben immer wieder in den folgenden Streitigkeiten gerühmt, daß erst damals Hardenberg jeder Gefahr eines ewigen Provisoriums ein Ende gemacht habe. Sehr entschieden klang die Erklärung, die Preußen am 27. Februar 1818 abgab; sieht man aber näher zu, so sind es doch nur dieselben Forderungen und Versprechungen wie im Oktober 1817: denn mehr als eine Fixierung der Ein- und Ausgangszölle in den Seehäfen auf einen unveränderlichen Fuß und die Zusicherung, daß keine Transitverbote mehr gelten durften, verlangte es auch jetzt nicht; die feierliche Verpflichtung am nämlichen Tage,

[1] Rede Raus vom 7. Jan. 1818.

[2] Jacobi teilt das sofort der H. K. Köln mit 26. Dez. 1817. Am 27. Okt. 1817 hatte einstweilen Preußen nur gewählte Schiedsrichter vorgeschlagen.

[3] Denkschrift bei Rau I, 229.

Digitized by Google

das Umschlagsrecht aufhören zu lassen, verstand sich von selbst, und der Grundsatz, der am Rhein wie eine Parole weitergegeben wurde: „Opfer und Ersatz müssen zugleich eintreten", war schon bisher befolgt worden. Wenn trotzdem der Eindruck ein großer war, so lag das an der Entschiedenheit, mit der Preußen jetzt keinen Zweifel über sein weiteres Vorgehen ließ. Die Zeit des Marktens um Einzelheiten war vorbei.

Dieselben Diplomaten, welche kurz zuvor sich im wesentlichen der preußischen Auffassung angeschlossen hatten, machten sofort wieder eine Schwenkung; die ursprüngliche Gruppierung der Parteien, die nur einen Augenblick gestört worden war, stellte sich wieder her. Hessen hielt zu Preußen, wenn auch ziemlich matt: „Mit dem Opfer des Stapels verliert es bei der Seichtigkeit des Rheines nicht viel, möchte ihn aber behalten, solange es sich hinter Preußen stecken kann", schrieb Jacobi an Hardenberg. So klagt auch Otterstädt: Hessen habe immer Preußen das Wort gelassen, so daß auf dieses alles Odium gefallen sei. Zwischen den beiden Stapelstädten Köln und Mainz erkaltete aus dem gleichen Grunde die alte Freundschaft, bis sich im Jahre 1831 das Mißtrauen in heftigen Anklagen: die Mainzer hätten falsches Spiel mit den Holländern getrieben, entlud. Dem kleinen Staate war es aber wahrhaftig nicht zu verdenken, wenn er überall Rückendeckung suchte, und so urteilte man billiger Weise auch in Berlin. „Auf Bayern," bemerkte Jacobi, „ist durchaus nicht zu zählen; seine Äußerungen muß ich ledern nennen, weil man sie nach Gefallen zu verengern und zu erweitern die Freiheit behalten will." Daß Nassau niederländische Hauspolitik in Deutschland trieb, verstand sich von selbst, außerdem war ihm der Mainzer Stapel besonders lästig; das Verhältnis zu Hessen war bereits so schlecht, daß nach dem Bericht des preußischen Gesandten Otterstädt aller Verkehr zwischen den Höfen abgebrochen war. Sein Minister Marschall war in diesen Fragen wie überall der Mittelpunkt der Preußen feindlichen Bestrebungen, „da er eine persönliche Neigung besitzt, immer zu prädominieren und über seine Sphäre hinauszuwollen", wie Otterstädt bemerkte. Handelspolitisch hatte übrigens Nassau von seiner Haltung damals Vorteil; denn die Niederlande erwiesen sich erkenntlich: Steinzeug und Mineralwasser, die für die Ausfuhr Nassaus überwiegend in Frage kamen, gingen allein ohne alle Belästigung und Versteuerung in Holland durch. Damals zuerst nahmen Schiffe von New-York und Valparaiso Mineralwasser zu minimalen Preisen als Rückfracht, wie es seitdem geblieben ist. Preußen aber nahm daraus Anlaß, auch weiterhin Mineralwasser von allen Erleichterungen beim Kölner Umschlag auszuschließen, trotz des Gegenantrags der Kölner Handelskammer, die, wo ihre Mitglieder Aktivhandel

Digitized by Google

treiben konnten, auch einmal die allzu ängstliche Wahrung des Stapelrechts als „Engbrüstigkeit" verspottete[1]. Preußen glaubte eben, nach einer seiner weniger löblichen Traditionen, kleinlichen Gegnern gegenüber auch kleinlich verfahren zu müssen.

Die Stellung, die Frankreich einnahm, war in ihren Gründen so durchsichtig, daß sich selbst die Gegner Preußens darüber nicht verblenden konnten. Treffend haben einige Jahre später, als die Entscheidung nahte, die rheinischen Provinzialstände sie auseinandergesetzt[2]: „Am Haupt und an den Füßen des Rheines stehen die unzuverlässigsten Wächter, die sich selbst nur dadurch wohlzutun glauben, wenn sie den übrigen Körper entkräftet halten. Wenn Frankreich den Rheinhandel nach der Nordsee schwächen kann, so kommt das seinem Handel zu gute. Kanäle und Chausseen verbinden den Oberrhein trotz seines abwärts strömenden Wassers mit dem Ozean und dem Mittelmeer. Zudem schwächt es dadurch physisch und moralisch die Vorhut, die das gegenwärtige Staatensystem in Preußen am Rheine aufgestellt hat. Dagegen sichert es sich auf dem Oberrhein seine Herrschaft und knüpft dadurch die kleinen süddeutschen Staaten an sich." Wir werden in der Tat sehen, wie in diesen Jahren die Früchte der vorschauenden Kanalpolitik Napoleons reiften, wie jetzt erst das oberelsässische Industriegebiet und Straßburg selber durch die neuen Verkehrsmittel wirtschaftlich fest an Frankreich gebunden wurden. Zugleich wirkte die kluge Transitpolitik Frankreichs nach derselben Richtung. Sie war keineswegs so liberal, wie sie allgemein ausgegeben wurde; für Artikel, in denen Frankreich selber herrschen wollte, war aller Transit verboten; und die Aachener Tuchindustrie, die unter der Napoleonischen Herrschaft einen neuen Aufschwung genommen und durch Frankreich ihre Handelswege gesucht hatte, wußte jetzt klagend zu berichten, wie unbequem diese Transitsperre sei; aber für alle Waren, deren Durchfuhr überhaupt erlaubt war, war sie auch in Frankreich völlig zollfrei. Die Folge davon war, daß der Oberrhein und die Schweiz für den Bezug von Kolonialwaren und Baumwolle, also den in jener Zeit weitaus wichtigsten Gegenständen des Großhandels, Deutschland ganz verloren gingen und Frankreich anheimfielen. Man tat also Frankreich gar nicht Unrecht, wenn man ihm allgemein nachsagte, daß es in wohlverstandenem Eigeninteresse dem Rheinverkehr möglichst viele Schwierigkeiten bereite. So weit noch für den Elsaß der Rhein im

[1] Antrag des Kaufmanns Nicola de Tongre und betr. Akten Köln. H.K.

[2] Bericht des Ausschusses der rheinischen Provinzialstände über die Freiheit der Rheinschiffahrt vom 13. Dez. 1826. Als M.-S. gedruckt.

Digitized by Google

Grenzverkehr in Frage kam, sicherte es sich durch einen 1821 abgeschlossenen Sondertraktat mit Baden, durch den die beiden Staaten den freilich unbedeutenden Verkehr zwischen Basel und Mannheim wesentlich erleichterten. In Berlin hatte man gegen den Inhalt dieses Vertrages nichts einzuwenden, fragte sich aber verwundert, wie zwei Uferstaaten dazu kämen, eigenmächtig die Verhältnisse einer ganzen Stromstrecke zu regeln. Doch protestierte niemand, weil sich im Grunde jeder freute, einen so schönen Präzedenzfall zu besitzen, auf den man sich gelegentlich berufen konnte. Der französische Vertreter in der Zentralkommission, der Konsul Engelhardt in Mainz, der berufenste Horcher und Hetzer des diplomatischen Dienstes, bewies denn auch den erfolgreichsten Eifer, sobald einmal die Verhandlungen etwas vorwärts zu rücken schienen, neue Schwierigkeiten aufzutürmen.

Baden aber war einstweilen ganz in das Fahrwasser Frankreichs geraten. Jener veränderte Zug des Transithandels war ihm nicht ungünstig; jetzt begann bei dieser Richtung des Verkehrs von West nach Ost statt von Nord nach Süd die großartige Schmuggeltätigkeit der badischen Kaufleute, die von den badischen Liberalen und ihrem nationalökonomischen Orakel Rau würdevoll als Beweis für die Notwendigkeit des Freihandels verwertet wurde und die noch beim Abschluß der Zollverträge so viele Schwierigkeiten bereitete. Freilich hätte Baden auch gern den freien Rheinverkehr gehabt. Bisweilen tauchten schon Ahnungen auf, daß Mannheim einmal in die Rolle von Mainz und Frankfurt zugleich als Umschlagsplatz des Rheinverkehrs eintreten könne; eben deshalb aber war es erklärlich, daß man hier nur in den beiden Stapelrechten, die einst schon bei der Gründung Mannheims die großartige Verkehrspolitik Karl Ludwigs von der Pfalz durchkreuzt hatten, den Feind sah. Dazu kam der Haß Berstetts und Blittersdorfs gegen Preußen, dem die Abneigung der hierin mit ihnen einträchtigen Liberalen nicht viel nachgab. Alles traf zusammen, um Baden neben Nassau zum eifrigsten Gegner Preußens zu machen. Nur der weitblickende Nebenius, der Mann der bewunderungswürdigen Klarheit des Blickes und der zaghaften Unsicherheit des Handelns, erklärte sich schon 1818 in den Betrachtungen über den Zustand Großbritanniens für die Richtigkeit der preußischen Bestrebungen, und der Großherzog Ludwig bewährte endlich den sichern Blick des nüchternen Soldaten. Als die Abstimmungen der Majorität schließlich Preußen zum Austritt aus der Zentralkommission bewogen, sprach er seinen entschiedenen Tadel über die Abstimmung des badischen Vertreters aus und vollzog mit einem Male in dieser Frage den Übertritt zu Preußen. Zugleich sorgte er dann, daß Baden im Moment, wo die Freiheit einträte, nicht ungerüstet dastünde.

Digitized by Google

Die außerordentlich geschickte Verkehrspolitik, die Mannheim sofort im Jahre 1831 eröffnete, war wenigstens einige Jahre vorbereitet, so daß die preußische Regierung die Stadt Köln aufmunternd, aber vergeblich schon auf die Hafen- und Speicheranlagen Mannheims aufmerksam machte.

Bedeutungslos war auch in jener Zeit der Ausdruck der öffentlichen Meinung in der Presse keineswegs; so hartnäckig die Regierungen sich ihr in den Fragen der großen Politik verschlossen, so aufmerksam betrachteten sie sie in wirtschaftspolitischen Angelegenheiten. Wiederholt legte die preußische Regierung in sehr ruhigen und sachgemäßen Artikeln ihren Standpunkt und den Gang der Mainzer Verhandlungen selber in der Staatszeitung dar, wobei sie geschickt die Ausführungen von Nebenius über die Unnatur eines Zustandes völliger Douanenwillkür an den Rheinmündungen verwertete. Ebenso offiziös antwortete die Oberpostamtszeitung, und die Augsburger Allgemeine Zeitung brachte, ihrem Prinzip getreu, Kommuniquees aus beiden Lagern. Nau fügte alsdann solche Auslassungen seiner offiziellen Ausgabe der Kommissionsberichte hinzu, die er zu „Beiträgen zur Kenntnis und Förderung des Handels und der Schiffahrt" überhaupt zu erweitern trachtete. Mehr als diese amtlichen und halbamtlichen Äußerungen wirkte im Publikum der Kampf der Denkschriften. Die beredteste war die vom Kölner Regierungspräsidenten und provisorischen Oberbürgermeister Mylius[1] verfaßte Flugschrift: „Soll der Rhein bis an oder bis in das Meer frei sein?", die die Gründe der früheren Denkschriften geschickt zusammenfaßte und dem rheinischen Publikum zur Richtschnur diente. Sie rief dann wieder auf süddeutscher Seite heftige Gegenschriften hervor und auch deren Schlußtrumpf wurde Losungswort[2]: „Preußen muß nachgeben oder zur Nachgiebigkeit vermocht werden; früher ist an irgend ein bedeutendes Resultat für die Rheinschiffahrt nicht zu denken."

Unterdessen mehrte sich in der eigentlichen Tagespresse seit 1818 die Ungunst gegen Preußen[3]. Die Kölnische Zeitung freilich erging sich in Lob und Anfeuerung, aber sie war denn doch zu offenkundig Partei in dieser Frage, als daß sie auf ihre Kolleginnen Einfluß geübt hätte. In seltener Eintracht bekämpften sie die Frankfurter Oberpostamtszeitung, das Organ der österreichischen Bundestagspolitik und das Weimarer „Oppo-

[1] Seine Autorschaft geht aus den Akten der H. K. Köln hervor.

[2] „Über die Tendenz der Wiener Akte" bei Nau I, 341 f.

[3] Eine Menge von Zeitungsausschnitten im Archiv der Kölner H. K.

Digitized by Google

sitionsblatt". Sie waren voll Lobes über die Niederlande, „die aufgeklärte Handelsnation, die doch ganz gewiß nicht durch übermäßige Zölle zu eigenem Schaden den Transit werde beschweren wollen." Mit etwas mehr Recht verfochten sie den der niederländischen Auffassung günstigen Sinn der Wiener Akte und suchten Preußen zu überführen, daß es an den Mündungen der Weichsel und des Njemens nach denselben Grundsätzen handle, die es an denen des Rheines bekämpfe. Auch an solchen Blättern fehlte es nicht, die wie die Mainzer Zeitung und der Staatsbote zwar Holland verurteilten, aber immer wieder — als ob damit etwas gebessert worden wäre — Preußen die Schuld gaben, weil es in Wien nicht für Clancartys Antrag auf Freiheit des Rheins für alle Nationen eingegangen sei. Bedeutsamer war es, daß die preußische Politik auch in dem einzigen bedeutenden westfälischen Blatt, dem ersten Organ, welches die entstehende Industrie besaß, dem trefflich redigierten „Hermann" bekämpft wurde. Selbst in Mannheim hätte man nicht so ingrimmig über die „Stapelsklaverei" schelten können, die sich nur gegen Deutschland kehre; denn was schade sie den Holländern, die doch nie weiter als bis Köln gefahren, deren Schiffe gar nicht anders gebaut seien; sie lachten sich ins Fäustchen, wenn sich jetzt die Deutschen unter einander schadeten; einen wirklichen erfolgreichen Kampf werde man mit ihnen durch völliges Verbot oder auch durch eine Verlegung des Stapels nach Emmerich führen können.

Die Sachlage war hier richtig dargestellt, der vorgeschlagene Weg aber war ungangbar. Hardenberg hatte sofort, nachdem er seinen Entschluß gefaßt, eine Umfrage an den Handelsstand von acht rheinischen Städten ergehen lassen, welche Veränderungen daraus entstehen würden, daß man den Grundsatz aufstellte, das Umschlagsrecht zu Köln sei künftig nur gegen die Niederlande beizubehalten, sonst aber aufzuheben. Nur einige kleinere Städte, namentlich Trier, waren hierfür eingetreten, alle übrigen, Aachen, Duisburg, selbst Düsseldorf, schlossen sich der Kölner Auffassung an. Höchstens — war ihre Meinung — werde man damit erreichen, daß sich deutsche Firmen mit Zweigniederlassungen in Rotterdam etablierten, um den Vorteil zu genießen. Um so mehr könnte es überraschen, daß diese erfahrenen Kaufleute übereinstimmend, gerade so wie jener Westfale im Hermann erklärten: „Auf die Niederlande mache eine solche Maßregel wie überhaupt der ganze Kölner Stapel gar keinen Eindruck; denn der holländische Schiffer habe gar nicht die Absicht, höher als bis Köln zu fahren; von jeher fielen die Stapelkosten ganz zu Lasten des Empfängers, den holländischen „Kommissionären seien sie also gleichgültig". „Hingegen," führen sie aus, „würde die partielle Aufhebung des Umschlags die nächsten Wünsche der übrigen

Digitized by Google

Uferstaaten befriedigen, mithin ihre Teilnahme an dem Kampfe noch mehr vermindern, welchen Preußen für die völlige Freiheit des Rheines gegen Holland zu bestehen hat." Aus dem gleichen Grunde sprechen sie gegen die Verlegung des Umschlags nach Emmerich, die ja außerdem die niederrheinischen Städte schädigen mußte.

Man fühlte in Köln, daß man dieses schroffe Vorgehen einigermaßen versüßen müsse, um den Süddeutschen zu zeigen, daß man sie nur vorübergehend Zwang leiden lasse. Eine Deputation der Stadt Köln, die aus Daniels, der soeben als Appellationsgerichtspräsident in die Heimat zurückgekehrt war, und den beiden Kaufleuten Merkens und Koch bestand, brachte selber den Antrag nach Berlin, geringwertige Waren deutscher Herkunft vom Umschlag freizulassen. Zu Mühlsteinen, Traß, Kohlen, die ihm schon bisher nicht unterworfen waren, traten jetzt noch Ölkuchen, rohes Gußeisen, Öfen, Töpfe, Nüsse, leere Fässer, vor allem deutsches Salz und deutsches Getreide[1]. Noch in dem Notjahr 1817 hatten selbst die Unterstützungstransporte an Getreide, welche die Regierung gesandt hatte, des Prinzips wegen in Köln umgeschlagen werden müssen. Jetzt wurde wenigstens für das wichtigste Erzeugnis des Oberrheins auf der ganzen deutschen Stromstrecke Verkehrsfreiheit hergestellt, während die Niederlande in dem Notjahr sogar mit Getreideausfuhrverboten vorgegangen sind. Anerkannt wurde diese Abschlagszahlung von den Süddeutschen nicht; auch ist sie nicht imstande gewesen, die furchtbare Absatzkrisis, die mit den guten Ernten des nächsten Jahrzehnts heraufzog, zu mildern. Hollands Transitpolitik, Englands Getreidezollpolitik wußten das zu verhindern.

Die Richtigkeit der realpolitischen Ansichten der rheinischen Städte schlug durch: der Stapel wurde ein Zwangsmittel, gerade um Bundesgenossen zu treffen; aber daß dieser Grundsatz des „Nötige sie einzutreten" bei den Betroffenen anfangs lauten Widerspruch erfuhr und die Erbitterung vermehrte, ist nur menschlich. Diese Erbitterung erreichte ihren Höhepunkt, als im Laufe desselben Jahres 1818 das langvorbereitete preußische Zollgesetz erschien. Gewiß, nie hat sich eine unpopuläre Maßregel als so segensreich in allen ihren Bestimmungen auf die Dauer erwiesen; das hindert nicht, die Gründe jener vorübergehenden Unpopularität als berechtigt für den Augenblick anzuerkennen. Nur dem Osten brachte das Zollgesetz die ersehnte wirtschaftliche Einheit, der Westen besaß sie seit der preußischen

[1] Auch Mineralwasser stand in der Verordnung (bei Hermann, Rheinschiffahrtsgesetze S. 284 f.). Wir sahen aber, wie man Nassau schließlich doch damit weiter bedrängte.

Digitized by Google

Besitzergreifung schon tatsächlich, seit zwei Jahren auch gesetzlich. Gegen dieses provisorische westliche Zollgesetz von 1816 war das neue, das uns jetzt mit Recht so maßvoll in seinen Ansätzen erscheint, eine beträchtliche Mehrbelastung und deshalb den tonangebenden Händlern mit Kolonialwaren verhaßt; selbst die schüchternen Ansätze zum Schutze, die durch den Hochschutz der benachbarten außerdeutschen Staaten zur Notwendigkeit geworden waren, wurden außer in Aachen abgelehnt; denn nicht nur die Kaufleute der Rheinstädte, sondern eher noch schärfer die Fabrikanten des Bergischen Landes waren eifrige Freihändler, stolz darauf, daß sie ohne Schutz schon seit Generationen sich allein im Westen einen Weltmarkt erobert hatten.

Am übelsten aber empfand man den Transitzoll, und er war an sich und um seiner schematischen Gleichmäßigkeit willen als ununterschiedener Gewichtszoll höchst lästig, das härteste Stück dieser Gesetzgebung überhaupt. Ein Werttransitzoll wäre ja freilich noch viel lästiger gewesen, ihn bekämpfte ja gerade Preußen bei den Niederlanden und hatte einen festen Gewichtstransitzoll, wie es ihn jetzt selber einführte, als Zugeständnis geboten. Auf der süddeutschen Ausfuhr geringwertiger Produkte lastete dieser Zoll vollends erdrückend. Es kann kein Zweifel sein, daß eben diese neue Belastung des Transits, die denn doch eine scharfe Ausnützung der Gunst der geographischen Lage durch Preußen war, die Opposition der Süddeutschen, den Haß gegen „die preußische Vergewaltigung" hervorrief, ebenso unzweifelhaft ist es, daß ohne sie ihr Beitritt zu dem System noch länger hätte auf sich warten lassen. Klewiz, der bei der kümmerlichen Lage der preußischen Finanzen so nur einen Teil der Last auf andere Schultern zu wälzen gedachte, hat allerdings nicht mit ebenso klarem Blicke wie das Kölner Umschlagsrecht auch die Transitzölle als Pressionsmittel erkannt; erst Motz tat es.

Der Rhein war vom Transitzolle frei geblieben, er war eine zollfreie Straße; die ursprüngliche Absicht zurzeit des Wiener Kongresses war dies, wie wir oben gesehen, nicht gewesen, jetzt aber war, da man den holländischen Transitzoll auf dem Wasserwege bekämpfte, gar keine andere Möglichkeit. Daher behielt auch Köln, wie es ihm Hardenberg schon bei seiner Anwesenheit zugesichert, den Freihafen; Düsseldorf wurde er bald darauf auch bestätigt, nicht als Begünstigung einer Stadt, wie der Staatskanzler ausführte, „sondern als das einzige Mittel, um den Beschwerden anderer Rheinuferstaaten über die Beibehaltung des Stapels vorzubeugen" [1]. Nicht un-

[1] Berliner St.-Archiv, Rh.-Sch. 9, vol. I. Hardenberg an Stadt Düsseldorf vom 9. Okt. und 14. Nov.

Digitized by Google

mittelbar hatte der Umschlag mit den Transitzöllen etwas zu tun, für den Kaufmann aber, dem es ganz gleichgültig ist, unter welcher Finanzrubrik er seine Abgabe zahlt, wirkte er ganz ebenso. Auch möchte ich die Ansicht nicht ganz abweisen, daß die preußische Finanzverwaltung jetzt in der Tat der Beibehaltung des Kölner Umschlags so viel freundlicher gegenüberstand, weil er die Landtransitzölle wünschenswert ergänzte und wirksamer machte.

Der rheinische Handel, zumal der Kölns, war, wie wir wissen, bisher zum großen Teil Durchfuhrhandel gewesen, die Belastung des Landtransits war Köln um so unangenehmer, als es eben gelungen war, die Beziehungen mit Antwerpen fester zu knüpfen, und da nach wie vor die Bewahrung dieses Verbindungsweges die wichtigste Abschwächung der Versperrung der Rheinmündung durch Holland war. Der Antwerpener Durchfuhrverkehr über Köln ging denn auch in den nächsten Jahren arg zurück, und die beiden Handelskammern trafen wieder eine Verabredung, bei ihren Regierungen andauernd auf Aufhebung oder Minderung der Transitabgaben zu dringen[1]. Die Klagen des rheinischen Handelsstandes, die in den ersten zwei Jahren am heftigsten waren, wies Klewiz natürlich ab; nur den Wunsch gab er als berechtigt zu, daß die Straßen, auf denen die Waren aus- und eingehen durften, vermehrt würden; er traf mit der Absicht des Staates, das Chausseenetz rasch auszubauen, zusammen.

Nachdem wir so die Stellung der einzelnen Rheinuferstaaten und die wirklichen und vermeintlichen Interessen, denen sie nachfolgten, kennen gelernt, können wir den Kleinkrieg, der sich in der Zentralkommission weitere 12 Jahre fortsetzte, kurz behandeln[2]. Er hat sein Hauptinteresse verloren mit dem Augenblicke, wo Preußen sehr wider seine ursprüngliche Absicht zu seiner jetzigen Stellung gedrängt war. Der preußische Bevollmächtigte Jacobi war ein tüchtiger Beamter, unermüdlich, eifersüchtig bedacht, jedes Recht Preußens zu wahren, aber ein Diplomat war er nicht. Allerdings konnte es nicht schaden, wenn er bei den Versuchen, Preußen zu majorisieren, schroff darauf hinwies: „Die Frequenz der Schiffahrt auf der preußischen Rheinstrecke verhalte sich gegen die Gesamtfrequenz der übrigen Uferstaaten (exkl. Niederlande) wie 2 : 1; daß der Schwächere sich gegen ungesetzliche Schritte des Stärkeren wehre auf Tod und Leben bis zum letzten Mann, sei recht und schön, wo aber der Schwächere das Ungesetz-

[1] Die Korrespondenz der beiden Kammern von 1826 enthält Rückblicke auf die bisherigen Bemühungen und weitere Verabredungen.

[2] Für das folgende sind wichtiger noch als die Verhandlungen der C.K. selbst die Berichte Otterstädts und Jacobis im Berliner St.A. und der Briefwechsel von Delius mit Merkens im Kölner H.K.Archiv.

liche gegen den Stärkeren durchzusetzen versuche, da sei der Ausgang leicht vorauszusehen[1]." So fest war er selber auch vom formellen Rechte Preußens überzeugt. Ihm widerstrebte dieses frivole Spiel, eine interimistische Instruktion gegen den klaren Sinn eines kurzen Provisoriums vorzuschieben, um die definitive zu vereiteln und Holland im dauernden Besitze zu erhalten. Die Art aber, wie er seine Meinung sagte, war die denkbar unverbindlichste[2].

Umschwärmt von immer neuen Plänkeleien und Bosheiten der Gegner, glaubte er auf alles antworten zu müssen und zwar mit dem gleichen Sarkasmus. Unablässig klagte der geschmeidige Otterstädt in seinen Gesandtschaftsberichten über Jacobis „Bitterkeit" und wünschte ihm „de meilleure grace", zumal es der Würde Preußens angemessen sei, nötige Schritte de bonne grace und nicht gezwungen zu tun. Der eitle Mann freilich — notre ami en mille affaires hieß er in der diplomatischen Welt — glaubte auch hier mit diplomatischen Salonunterhaltungen alle Schwierigkeiten zu beseitigen und war hinterher gerade so wie in den Zollverhandlungen der Meinung, daß er alles gemacht habe, wobei er mit geredet hatte. Nicht einmal darin hatte er recht, daß er wünschte, daß Jacobi die liberalen Grundsätze weiter verfolge, von denen Humboldt in Wien ausgegangen sei; denn, auch abgesehen davon, daß man dank diesen Grundsätzen in die gegenwärtige Lage gekommen war, so wußte man in Berlin ganz genau, daß man diesen hartnäckigen Kopf einstweilen benützen, im geeigneten Moment aber durch einen gewandten Mann ersetzen könne.

Allerdings war Jacobi jetzt schlechtweg ein Vertreter des Stapels als eines positiven Gutes. In seinen Berichten an den Minister bedauert er, „daß die früheren Reskripte des Staatskanzlers zwar trefflich auf das Zögerungssystem berechnet, doch der pure-et-nude-Beibehaltung des Umschlagsrechtes allzu straff entgegen seien. Womöglich wollte er nun auch

[1] Jacobis Bericht an Hardenberg. In die offiziellen Protokolle kamen natürlich solche Äußerungen nicht.

[2] Wenn Eckert S. 107 meint: „Preußens Auslegung des Art. 31, durch welche die vorgesehene interimistische Instruktion in eine einfache interimistische Maßregel umgewandelt werden sollte, spottete allen Regeln juristischer Interpretationskunst," so ist das schon juristisch-formell zweifelhaft. Die Ausnützung des Interimistikums seitens seiner Gegner war unverkennbar sophistisch; Preußen hatte sein gutes Recht, auf Beratung des Definitivum zu dringen, und ganz sicher haben sich hier die preußischen Staatsmänner auf dem Boden auch des formellen Rechts gefühlt, was, wie wir sahen, mit der Forderung der freien Durchfahrt und der Bekämpfung der Transitzölle nicht der Fall war. Hierbei handelt es sich ebenso gewiß nur um politische Schachzüge.

Digitized by Google

in nichts am bestehenden Zustand rütteln lassen, bis die Gegner in der Hauptsache nachgegeben hätten. Das führte bisweilen zu wunderlichen Konsequenzen: Gemäß der Konvention von 1804, die nun fortbestand, wie sie war, wurde der Oktroi noch immer ausschließlich in Franken und „deutscher Konventionsmünze", d. h. rh. Gulden erhoben. Die rheinischen Handelskammern ergingen sich bei allen Stellen in Vorstellungen, wie unwürdig es sei, in Preußen selber ein Verbot des preußischen Thalers an preußischen Kassen ausgehen zu lassen, wie unpolitisch zugleich, da das Ansehen des Thalers in den Augen des Volkes geradezu herabgewürdigt werde, wie lästig endlich, nachdem man an allen andern Kassen das französische Geld verrufen und eingeschmolzen habe, und jetzt die Bankiers zu hohem Agio jährlich über 1 Million Francs nach Köln schaffen mußten. Jacobi faßte diese Eingaben gereizt nur als persönlichen Angriff auf, der allezeit gern gefällige Bülow versprach zwar Abhilfe, aber nachdem er das Finanzministerium an Klewitz abgegeben hatte, machte dieser das Versprechen rückgängig, weil bei gegenwärtiger Kursfeststellung der Thaler einen, wenn auch geringen Kursverlust erleiden würde. Erst 1821 hat Hardenberg selber diesen Mißstand beseitigt, auch ihm war es peinlich genug, daß die Zustimmung der Zentralkommission erforderlich war und von ihr dem preußischen Thaler sein Kurs gesetzt wurde[1].

Nach jener entschiedenen Erklärung Preußens, daß es die Beratung über die interimistische Instruktion als gescheitert ansehe, war ihre Fortsetzung überflüssig geworden, aber die übrigen Bevollmächtigten ließen sich in der lieb gewordenen Beschäftigung nicht stören. Die klugen Holländer, der Majorität sicher, steigerten den Groll der übrigen gegen Preußen, der sich in heftigen Verwahrungen entlud, indem es nun seinerseits einige längst gewünschte Zugeständnisse machte. Das „Syndikat", d. i. die 15 Prozent Zuschlag zu den Wasserzöllen als Kriegsabgabe, war eine so flagrante Rechtsverletzung, daß die Niederlande es jetzt nach mehr als zweijährigem Bestehen aufhoben. Warum sollten sie auch dieses Odium auf sich laden, da sie ihren Zweck auf dem von der Zentralkommission gebilligten Wege leichter erreichen konnten: sie erhoben neue Zuschläge zum Werttransitzoll, namentlich zum Zucker und verschärften noch die geltende Wertdeklaration so weit, daß bei zusammengesetzten Waren jeder Stoff besonders deklariert werden mußte. So verhielt es sich auch mit der zweiten vermeintlichen

[1] Danach war es denn doch keine so arge Überhebung, wie Treitschke meint, daß zur selben Zeit auch Nassau für die Annahme des Thalers an den Kassen einen amtlichen Kurs setzte.

Digitized by Google

Erleichterung, der Gestattung zollamtlicher Begleitung statt der Plombierung, bei der nach einem von Jacobi angeführten Beispiel jeder eiserne Topf einzeln plombiert wurde mit den entsprechenden Gebühren. Die Begleitung durch Zollwächter wurde so hoch berechnet, daß der Erfolg ziemlich der gleiche war. Das letzte Zugeständnis hätte als das selbstverständlichste scheinen müssen: Holland ließ sich endlich herbei, deutschen Schiffen Rückladung nach Deutschland zu gestatten, während jedoch jeder Verkehr von einem niederländischen Ort zum andern ihnen untersagt blieb. Bisher hatte man die einträgliche Bergfracht den einheimischen Rangschiffen allein vorbehalten wollen und die Deutschen mit leeren Kähnen zurückgesandt. Die kleineren Staaten waren bei dieser Aussicht hoch erfreut, Preußen mußte das befreundete Hessen ausdrücklich vor dieser Falle warnen: dieses Anerbieten sei ganz vieldeutig und schief; es sei hier nicht einmal gesagt, was als „Rhein" gelten solle.

Unbeirrt durch solche Bedenken faßte die Kommission am 5. März 1810 den Beschluß, zu erklären, daß die niederländische Regierung jetzt den Bedingungen der Reziprozität im Sinne des Wiener Vertrages genügt habe und daß es nun an Preußen sei, seinerseits ebenfalls dem Vertrag beizustimmen. Preußen protestierte: Noch immer sei es den Niederlanden in die Hand gegeben, den Handel auf dem Rhein zu paralysieren, es zeigte, daß durch die niederländischen Zölle der Rheinverkehr im letzten Jahre um ½ Million Zentner im Wert von 40 Millionen Franken zurückgegangen sei, „ehe nicht Grenzen der Befugnisse Hollands, den Strom öde zu machen, bestimmt sein würden, werde es immer so bleiben". Wehmütig gab die Zentralkommission zwar diese Tatsachen zu, rechtfertigte sie aber gewissermaßen selbst durch ausdrückliche Anerkennung der holländischen Seerechte — nicht ohne die spitze Bemerkung, daß ja Preußen früher dasselbe getan habe —; dafür verlegte sie sich aufs Bitten, denn es laufe doch gegen Hollands eigenes Interesse, den binnenländischen Handel zu lähmen. Der niederländische Gesandte aber hatte übermütig erklärt: „Er werde sein Präsent nur geben, wenn ein ganz günstiges und unumwundenes conclusum per majora in seiner Hand sein werde"[1]. Wenige Tage später nahm die Zentralkommission einen bayrischen Antrag an, Preußen zu sofortiger Aufhebung des Stapels aufzufordern; man setzte ihm nur eine Frist von zwei Monaten — eine leere Demonstration, die Preußen durch die kühle Bemerkung abschnitt: Weitere Erörterungen könnten nur von den

[1] Die Protokolle Nau II, Heft 2 S. 1 ff.; wichtiger noch Jacobis Berichte, Berliner St.A.

Digitized by Google

Signaturmächten der Wiener Akte geführt werden. Das bewirkte, daß der Bayer Rau, ein tüchtiger Gelehrter, dem es immer unheimlich zu Mute wurde, wenn er sich einmal entschieden geäußert hatte, sich sogleich bei Jacobi entschuldigte und ihm zugleich im Namen Badens versicherte: daß „wenn nur der Berliner Hof sich bestimmt, wenn auch ablehnend, rücksichtlich des Stapels, zugleich aber billig rücksichtlich der Verteilung der Revenuen und Lasten aussprechen würde, ihre Höfe die Autorisation, sich sofort mit dem definitiven Reglement zu beschäftigen, unbezweifelt erteilen würden" — mit anderen Worten: die beiden Staaten machten von kleinen fiskalischen Vorteilen ihre weitere Stellung in Verkehrsfragen abhängig[1].

So schleppten sich nun die Verhandlungen unermüdet weiter. Der neue Minister des Auswärtigen, Bernstorff, hatte Jacobi eine Instruktion gegeben[2], die ihm vorsichtige Zurückhaltung empfahl: „Preußen dürfe es keineswegs zum interimistischen Reglement kommen lassen; erkläre es aber, daß es mit Ausarbeitung eines definitiven Reglements umgehe, so würde es unnütz die Opposition aller anderen heraufbeschwören. Man lasse also die anderen Gesandten Instruktionen einholen und bereite in der Stille einen Entwurf vor." — Das war so gut wie eine Besiegelung der Verschleppung. Marschall hielt unentwegt Preußen den Wechsel seines Standpunktes vor und rief es mit seiner Elb- und Weichselpolitik zum Zeugen wider sich selbst auf; und auch Jacobi schrieb resigniert: „Es ist keine Frage, daß alles, was Preußen in ähnlichen Fällen zuzugestehen sich bereit erklären würde, es auch hier von Niederland zu fordern berechtigt sein müsse. Diese Waffe ist aber auch die einzige, welche ich auszudenken vermag, um den Kampf mit Erfolg weiter fortsetzen zu können; da sie mir aber bisher nie in die Hand gegeben wurde, auch unstreitig eine bedenkliche ist, so konnte ich mich ihrer nicht bedienen." Der Minister hatte allerdings gute Gründe, weshalb er jetzt nicht mehr, wie es in Wien geschehen war, die Fragen der Flußschiffahrt als ein einziges, zusammenhängendes Thema behandeln lassen wollte, aber keineswegs wäre der Vergleich so beschämend ausgefallen, wie die Gegner annahmen. Denn die Elbschiffahrtsakte war zwar ein dürftiges Machwerk, in dem die binnenländischen und partikularistischen Tendenzen überwogen, aber sie war leicht und glatt mit Übereinstimmung der Uferstaaten zu stande gekommen, und der Stader Elbzoll, den Preußen duldete, ohne deshalb für Magdeburg wieder Stapelansprüche zu erheben, war denn

[1] Jacobi an Hardenberg.
[2] Berliner St. A. a. a. O. 20. Dez. 1819.

Digitized by Google

doch etwas anderes als die holländische Sperrpolitik. An der Weichsel aber und dem Njemen, wo Preußen selber die Stellung Hollands einnahm[1], war man schließlich doch gutwillig mit Rußland einig geworden; der alte Besitzstand war viel gesicherter[2], und das Ergebnis war in der Tat das, was Preußen von Anfang an Holland zubilligen wollte und schließlich zugebilligt hat, eine feste Durchfuhrabgabe in der Form eines Tonnengeldes nach dem Vorbild des Sundzolles[3].

Einige Abwechselung in dieses Einerlei brachte der Versuch, über die Zentralkommission hinaus höhere Instanzen anzurufen. Gleich nachdem man Preußen für die Aufhebung des Stapels die kurze Frist gesetzt hatte, hielt Marschall mit Wangenheim und den Ministern von Baden und Holland, Bergheim und Graf Grün, eine geheime Zusammenkunft in Frankfurt, um gemeinsame Schritte gegen Preußen beim Bundestage zu verabreden. Der Badener war ängstlich, Wangenheim natürlich seinem Temperament gemäß für äußerste Entschiedenheit. Marschall deutete dies Otterstedt an, nachdem er ihn zuvor mit dessen Lieblingsidee, dem Abschluß eines Handelsvertrages mit Nassau, günstig zu stimmen gesucht hatte. „Schon gehe man damit um, die Sache an den Bundestag zu bringen; der hiesige Hof sei bereits aufgefordert worden, der gegen Preußen zu richtenden Beschwerde beizutreten." Otterstedt wußte sich das natürlich richtig zu deuten und schrieb dem Minister: „Wie er Marschall kenne, gebe er natürlich den Impuls zur Beschwerde, nicht daß man an ihn herantrete"; aber auch er riet zur Nachgiebigkeit. Jedoch erhielt er aus Berlin die schärfste Antwort, indem der Minister das Gaukelspiel mit dem interimistischen Reglement geißelte und Nassaus ausschließlich niederländische Interessenpolitik kennzeichnete, schloß er: „Man möge doch an den Bundesrat gehen, Preußen werde diese Beschwerde nicht scheuen, da es nichts wolle, als was streng konventions-

[1] Wie gesichert sie ihm bis 1878 vorkam, das zeigt in klassischer Weise die große Rede Bismarcks von 1877, mit der er die Umwandlung der deutschen Zollpolitik einleitete. Er schickt den Transitzöllen einen wehmütigen Blick nach, glaubt aber an die Unentbehrlichkeit der preußischen Transitwege für Rußland nach wie vor.

[2] Die Kölner H.K. wies die Zentralkommission hierauf selbst hin, Nau II, S. 257.

[3] Schon aus den früheren Ausführungen über Preußens Anträge stellt sich heraus, daß Preußen und ebenso den anderen Staaten der Sundzoll nicht nur als selbstverständlich, sondern als eine Art Muster galt. Wenn also Treitschke sich so bitter über das Fortbestehen desselben äußert und das leichtsinnige Verhalten der preußischen Unterhändler bei dieser Gelegenheit kritisiert, so hat er die Anschauung der nächstfolgenden Epoche antizipiert.

Digitized by Google

mäßig sei. Eine Entscheidung sei nur erwünscht, denn es sei Zeit, daß dem leeren Wortgezänk ein Ende gemacht werde[1]."

Die Beschwerde fiel als völlig aussichtslos zu Boden, nach zwei Jahren suchte der Badener Berstett noch einmal auf einem Umwege die Angelegenheit vor den Bundestag zu ziehen: Er schlug Württemberg selber vor, Baden beim Bundestage wegen des Mannheimer Stapels zu verklagen; indem dann Baden hierfür den Bund als kompetent anerkenne, solle es die Schuld auf den preußischen Stapel in Köln schieben; damit wäre denn ein Präcedenzfall geschaffen gewesen, der den allgemeinen Angriff auf Preußen gelenkt hätte[2]. „Dies bundespolitische Meisterstück kam jedoch leider nicht zur Ausführung, da der Plan vor der Zeit verraten wurde," fügt Treitschke der Nachricht hinzu.

Weit bedeutsamer war doch die Verhandlung der Rheinschiffahrtssache auf einem europäischen Kongreß. Fortwährend hatte Preußen, wenn die Verhandlungen in der Zentralkommission sich festfuhren, damit gedroht, den Streit vor die Signaturmächte, die allein über den Sinn der Wiener Akte entscheiden könnten, zu bringen; schließlich war es aber doch England, das dies in Verona tat. Es scheint sich sogar Preußen hierbei zögernd verhalten zu haben[3], vielleicht weil die englische Begründung anders war als die, welche es selber zur Zeit verfolgte[4]. England freilich hatte sich gründlich verrechnet, als es in Wien die reichliche Ausstattung des Königreichs der Niederlande wie seine eigne Sache betrieb. Wenn einst selbst Wilhelm III. es als die selbstverständliche Voraussetzung einer gemeinsamen hohen Politik betrachtet hatte, daß die Handelspolitik der beiden Länder jede ihres Weges ging, so war das jetzt doppelt selbstverständlich. Daß Hollands positive Politik sich vor allem gegen die Nation, welche von der freien Durchfuhr den größten Vorteil gehabt hätte, kehrte, begriffen die Diplomaten wie die Organe der öffentlichen Meinung und sprachen es unablässig aus. Trotzdem hatten Preußen und England bisher nicht zusammengewirkt; denn England

---

[1] Schreiben von Marschall an Otterstedt vom 7. März 1819. Berichte von Otterstedt vom 10. und 27. März. Der Minister an Otterstedt vom 28. März 1819. Berlin St. A.

[2] Treitschke III, 472 nach Blittersdorfs Bericht vom 21. Sept. 1822.

[3] Treitschke III, 278 sagt das ausdrücklich. Seine Begründung ist freilich ganz falsch.

[4] Darauf scheint mir die Klage in einem Rückblick auf die Verhandlungen vom Jahre 1831 zu weisen: „England ging eben nicht weiter, wie die Verhandlungen von Verona und die nachherige Kabinettskorrespondenz beweisen. Berliner St. A. Rheinschiff. Nr. 79.

Digitized by Google

war eben von dem Wiener Kongreß von jedem unmittelbaren Rechte an der Rheinschiffahrt durch Verwerfung des Clancartyschen Amendements ausgeschlossen worden. Die Position Wellingtons, der in Verona alle Anforderungen der durch Canning neubelebten englischen Politik mit Kraft und Klarheit vertrat, war also eigentlich nicht besonders günstig: „The government of the Netherlands have thougt propre to close the mouth of the river against the commerce of the World", als ob in Wien nicht ausdrücklich nur vom Handel der Uferstaaten die Rede gewesen wäre. Aber die Enttäuschung und der Unmut über den Schützling von 1814 war so allgemein, daß die Großmächte einen Beschluß vereinbarten: „Die Schwierigkeiten, die noch zu übersteigen bleiben, um den Wiener Vertrag zur Ausführung zu bringen, kämen zum größten Teile von seiten der Regierung der Niederlande. Es sollten also geeignete Vorstellungen bei diesen gemacht werden." Nur Frankreich schloß sich von der Unterzeichnung dieses Protokolls aus, nicht wie später eine preußische Darstellung[1] bemerkte, „weil es sich um die Ausführung des Pariser Friedens nicht zu kümmern habe", sondern weil die niederländische Politik von ihm unterstützt, wenn nicht sogar angestachelt wurde.

Die Noten, welche im Februar 1823 in Brüssel eingingen, wurden ausweichend beantwortet. Zuerst zog sich die niederländische Regierung hinter die bald bevorstehenden Mainzer Beschlüsse zurück, dann führte sie auf erneutes Drängen „ihr Souveränitätsrecht, die Mündungen des Rheins gegen den Handel verbündeter Mächte zu schließen" ins Feld (Juli 1825); worauf der englische Gesandte Sir Charles Bagot trocken fragte: „Ist diese Mündung das Meer oder der Rhein?" George Canning aber, der seine Nation ebenso vortrefflich mit Politik wie mit Parodien und Couplets versorgte, gab die lustige Losung aus[2]:

In matters of commerce the fault of the Dutch
Is giving to little and asking too much.

Vorwärts war man nicht gekommen, aber das Interesse der europäischen Diplomatie an der Angelegenheit war einmal angeregt. Allerdings verhielten sich die Großmächte ungleich, über Rußland, das allerdings mehrfach ernste Noten schickte, klagte man doch in Berlin: „Es habe geradezu Hollands Partei genommen und gemeint: Dieses habe schon genug gethan,

[1] De la navigation du Rhin 1827 gleichzeitig in 3 Sprachen verfaßt und verbreitet. Delius hat die Schrift, weitaus die bedeutendste Darstellung von preußischer Seite, veranlaßt.

[2] Treitschke III, 471.

Digitized by Google

wenn es sich der Durchfuhrverbote und verbotgleichen Abgaben enthalte[1]." Höchst energisch trat hingegen Österreich auf; denn Metternich lag an den Niederlanden wenig, die gesamte preußische Handels- und Zollpolitik hat ihm ja die längste Zeit als völlig unbedenklich für Österreich geschienen, so tat er denn hier einmal Preußen gern eine Gefallen. Die Note, die er im Februar 1826 an die Niederländische Regierung richtete, hält sich noch gerade in den Grenzen diplomatischer Höflichkeit: „Die freie Schiffahrt bis ins Meer ist eine formelle Bedingung der Existenz des Königreichs der Niederlande; das Völkerrecht steht höher als die administrativen Anordnungen einzelner Mächte, und das jusque dans (!) la mer ist unwiderruflich in den Kodex des Völkerrechts eingeschrieben. Wenn durch den Barrierevertrag 150 Jahre lang die Schelde geschlossen bleiben konnte, warum sollte nicht der Pariser Vertrag die Freiheit des Rheins bestimmen können!"

Es ist leicht begreiflich, daß hierauf das Haager Kabinett eine noch höhere Tonart anschlug: „Der König habe seine Souveränität von der Vorsehung und nächst dieser von der Geschichte und der freien Wahl eines freien Volkes; sie datiere vom Tage seiner Ankunft in Holland und seiner gleichzeitigen Proklamation als König, nie würde er sie von einer fremden Koalition angenommen haben, und eine fremde Proklamation habe keinen Wert für einen unabhängigen Staat; denn die Nation der Niederlande erkenne nur die Gesetze an, die sie sich selber gegeben habe." Ganz gegen die Gewohnheit wurde dieser Notenwechsel von Österreich in der Allgemeinen Zeitung sofort veröffentlicht. Diese stolzen Worte standen einem so künstlichen Staatsgebilde, dessen Fundament, wie sich nach wenigen Jahren zeigt, so unsicher war, wenig an; in den alten holländischen Provinzen aber stärkten sie nur das Selbstvertrauen, und zuversichtlicher wie je klang im nächsten Jahre die offiziöse Denkschrift des Advokaten op den Hoof über die Rheinfahrt, die nun freilich wieder diese politische Angelegenheit rein juristisch behandelte.

Die Veröffentlichung in der Allgem. Zeitung hatte aber den süddeutschen Staaten gezeigt, daß Österreich unbedingt für die preußische Auffassung eintrat. Die Annahme wird nicht fehl gehen, daß ihre völlige Umstimmung, die sich damals vollzog, nicht unabhängig von dieser Einsicht war, so wenig man das ausdrücklich sagte; zum mindesten wurde der Erkenntnis des eigenen Vorteils durch diese politische Erkenntnis nachgeholfen.

[1] So die Denkschrift von 1831, wonach Treitschke III, 473: „Rußland vornehmlich erwies sich auch in diesem Streite als ein treuer Bundesgenosse Preußens, hielt dem oranischen Hause ernstlich den unerhörten Vertragsbruch vor" zu berichtigen. Der „treue Bundesgenosse" war hier einmal Österreich.

Digitized by Google

Die übeln Erfahrungen, welche die Großmächte mit der holländischen Handelspolitik machten, haben gewiß die Neigung zu einem groß-niederländischen Staat beträchtlich abgekühlt und die Gleichgültigkeit, mit der sie seinen Zusammenbruch betrachteten, vorbereitet, sonst aber haben sie doch die politische Gesamtkonstellation wenig beeinflußt. Uns erscheinen jetzt solche wirtschaftspolitische Kämpfe um ihres Erfolges willen bedeutsamer als den Zeitgenossen. Das gilt nicht nur für den Kampf Preußens für die Befreiung des Rheines sondern ebenso von der Gründung des Zollvereins. Solcher handelspolitischer Grenzstreit brauchte die sonstige gute Freundschaft nicht zu stören, und als die beiden zwiespältigen Hälften der Niederlande wieder auseinanderbrachen, da hat kein Staat das so aufrichtig betrauert wie Preußen, das unter dem bisherigen Zustand am meisten gelitten hatte.

Unterdessen hatten auch in der Zentralkommission die wichtigsten Persönlichkeiten gewechselt. Zunächst war schon 1818 Eichhoff gefallen. Der wollte es nicht einsehen, daß jetzt die Zeit immer neuer Vermittlungsentwürfe, die er auf Wunsch ausarbeitete, vorbei sei. Als er jetzt die Akten der Zentralkommission herausgab, verband er sie mit einer Darstellung, die wie immer klar geschrieben viele richtige Bemerkungen enthielt, aber im Grunde darauf hinauslief, daß er selber überall recht gehabt habe, und daß alles falsch gegangen sei, was er nicht geraten. Indem er alle tadelte, erklärte er sich zum Schluß doch besonders stark gegen Preußens letztes schroffes Auftreten. Begreiflicherweise verdarb er es dadurch mit allen Seiten. Es ist amüsant, wie er in der Literatur, den Reden, den Depeschen der nächsten Zeit zum allgemeinen Sündenbock gemacht und immer von dem einen dem andern zugeschoben wurde. Preußen „refusierte ihn, als den holländischen Interessen ganz ergeben", die Kölner titulierten ihn als den „Einbläser der kleinen Staaten", diese aber häuften in selbstgefälligen Betrachtungen alle Schuld an der Beibehaltung des Stapels, an der verkehrten Basis der Verhandlungen u. s. w. auf ihn. Eichhoff blieb die Antwort nicht schuldig, das half ihm aber wenig. Er erschien noch einmal warm empfohlen vom Erzbischof Graf Spiegel mit dem Plan einer Kommission für alle deutschen Flüsse, wobei er Generalreferent sein wollte, — niemand beachtete ihn[1]. Er hatte das Schicksal gefunden, das früher oder später jeden Vermittler ohne eigene Macht trifft. In der Geschichte des Rheines nimmt aber doch der Mann eine merkwürdige Stellung ein, der in wechselvoller Tätigkeit konsequent immer den einen Gedanken ver-

[1] Jacobis Bericht vom 26. April 1819 Berlin St.A.

Digitized by Google

folgt hat, daß der Rheinstrom und die Schiffahrt auf ihm eine internationale, von den Verhältnissen der Uferstaaten unabhängige Angelegenheit sei. Sein Name ist vergessen, nur im Bonner Volkswitz lebt unauslöschlich die Erinnerung an den eiteln Koch, den die Laune der Revolutionszeit, weil er gut französisch parlierte, zum Präfekten und Generaldirektor gemacht hatte.

Dann war Jacobi ehrenvoll abberufen worden, als er mit seiner Konsequenzmacherei anfing geradezu schädlich zu werden. Der Anlaß hierzu ist für die Zustände auf dem Rhein besonders kennzeichnend[1]: Die Gebrüder Stinnes, Gründer einer der größten noch blühenden Reedereien, hatten sich von gemeinen Matrosen zu dem bedeutendsten Handlungshause im Clevischen emporgeschwungen. Ihnen allein, rühmte ihr Gönner, der Oberpräsident Vincke, sei die wichtige Ausdehnung des Kohlenabsatzes am Rhein zu danken. Von ihren 66 Nachen auf Ruhr und Rhein liefen 20 als die bisher größten Schiffe auf dem Strom. Anfangs fuhren sie die Steinkohle nach Holland; seit der Vereinigung Belgiens mit Holland war aber zum Schutz der Lütticher Gruben dort der enorme Eingangszoll von 13 fl. auf $1^1/_2$ t rheinische Kohlen gelegt. Sie erschlossen darauf den Oberrhein erstmals der Ruhrkohle und transportierten im Jahre 1819 bereits 2665 177 Ztr. rheinaufwärts, von denen über 2 Millionen höher als Köln gingen[2]. Da Steinkohle keinem Umschlag unterlag, hatten sie schon bis Straßburg ihre Fahrten ausgedehnt. Um der im Oberlande bisher unbekannten Kohle überhaupt ein Absatzgebiet zu schaffen, waren die niedrigsten Frachten nötig, die Fahrt konnte sich nur rentieren, wenn die Kähne Rückfracht bekamen; daher lud Stinnes Getreide, hauptsächlich Hafer in Eltville, um den Mainzer Stapel zu vermeiden. Auch so begrüßt man am Oberrhein diesen endlich eröffneten Absatzweg für Getreide mit Freuden. Bei Köln ging es seit 1818 stapelfrei durch. Jacobi war schon sehr empfindlich, daß jene Milderung des Kölner Umschlags ohne sein Zutun vollzogen war; jetzt bestand er darauf, daß der Unterschied zwischen Groß- und Kleinschiffern, den schon in Wien jedermann für unzuträglich erklärt hatte, dem Prinzip zu Ehren gewahrt bleibe: Der größte Reeder des Rheins mußte „Kleinschiffer" bleiben, weil er nicht Mitglied einer Rangfahrt auf einer bestimmten Stromstrecke war. Jacobi veranlaßte selber, daß die Zentralkommission Stinnes jede Rückladung untersagte und ihn wiederholt, sogar wenn er nur Steine lud, anhalten ließ. Jacobi geriet darüber in eine bittere persönliche Korrespondenz mit den Oberpräsidenten Vincke und

[1] Das Folgende nach Berlin St.A. Rheinschiff. vol. 26.
[2] Im J. 1814, als sie damit begannen, 1 205 050 Ztr.

Digitized by Google

Solms-Laubach, denen die Notwendigkeit eines Kampfes, bei dem man sich selber verwunde, nicht einleuchtete. Es kennzeichnet den Mann, daß Jacobi ihnen vorhielt: „Er sei von je ein Feind aller Willkür gewesen und es sei Verderben, Willkür bei Untergebenen durchzulassen; überhaupt aber werde die Steinkohle nur durch eine vorübergehende Konjunktur vor dem Brennholz begünstigt und habe keine Zukunft.“ In seinem Trotze stimmte Jacobi jetzt mit den geschworenen Feinden Preußens dafür, daß die Umschlagsfreiheit für Kohlen wieder aufgehoben wurde.

Eine solche Prinzipienreiterei konnte der Handelsminister Bülow nicht dulden; er erklärte Jacobis Chef, Bernstorff: der Mann scheine ihm nicht befähigt seine Stelle auszufüllen; er hatte nicht übel Lust, die Firma Stinnes zu einer Regreßklage auf Schadenersatz gegen den übereifrigen Bevollmächtigten zu veranlassen. Jacobi mußte nun freilich seine Abstimmung zurücknehmen, da er aber bei jeder weiteren Erleichterung dieselben Schwierigkeiten erhob, berief man ihn doch bald darauf ab (1821).

An seine Stelle trat ein Mann ganz anderer Art, der Regierungspräsident von Trier, bald darauf von Köln, Delius. Bis auf den heutigen Tag ist sein Name in den Rheinlanden unvergessen, fast wie derjenige Vinckes in Westfalen; vielleicht hat kein Beamter soviel wie er dafür getan, hier preußische Gesinnung zu erwecken. Er war einst hervorgegangen aus Steins Zentralverwaltung, wie so viele der Tüchtigsten; der Diplomatie an und für sich fremd, überließ ihm doch binnen kurzem das Ministerium diese schwierigen Verhandlungen, die am Rhein selbst auch am besten geführt werden konnten, fast ganz, da es sie in den besten Händen sah. Denn Delius besaß, was in dem internationalen Diminutivkongreß der Zentralkommission von nöten war: heitere Überlegenheit und die Fähigkeit knapp abzubrechen, wo er sah, daß man nicht vorwärts kam. Seine Polemik richtete er immer so ein, daß er den anderen deutschen Staaten klar machte: er führe im Grunde ihre Sache. Wenn Jacobi ausfällig gegen die Interessenten und lehrhaft gegen die Handelskammern gewesen war, so stellte sich Delius mit beiden auf herzlichsten Fuß, er teilte ihnen offenherzig von Verhandlungen und Absichten mehr mit als mit diplomatischem Brauch vereinbar schien, aber er verlangte von ihnen auch, daß sie ihre Antworten „vom allgemeinen preußisch-rheinischen und nicht vom lokal-kölnischen Standpunkt gäben“. Das fiel nach dem alten Brauche auch den besten Männern Kölns sehr schwer, und Delius, der vor allem mit dem Kölner Handelsstand arbeitete, mußte in seinen Berichten doch auch recht unsanfte Worte über den Kölner Klüngel brauchen.

Delius' erster Erfolg war, daß sich nun endlich 1821 nach Verlauf

Digitized by Google

von fünf Jahren die Zentralkommission entschloß, die Beratung des definitiven Reglements wenigstens „zum Versuch" vorzunehmen. Beim Versuch blieb es auch; denn gleich über den ersten preußischen Artikel kam man nicht hinaus. Es sollte jetzt statt jusqu'à la mer heißen: jusqu'en pleine mer et vice versa. Die Niederlande, Frankreich, Baden beeiferten sich hierauf, eine neue völkerrechtliche Theorie vom Territorialmeer, d. h. dem Ebbe und Flut unterworfenen Mündungsgebiete, aufzustellen, womit sie dann noch die veraltete Bynkershoeksche Hypothese vom Küstenmeere bis auf Schußweite verbanden. Es wurde Delius nicht eben schwer, den Widersinn eines Territorialmeeres, das sich fortwährend verändert und eines Küstenmeeres, das von der jeweiligen Tragweite der Kanonen abhängig ist, darzulegen; eine historische Erörterung über den Ursprung der vermeintlichen Seerechte werde wohl Holland selber nicht angenehm sein, bemerkte er ironisch. Schon wurden die kleinen deutschen Staaten schwankend; selbst Nassau stimmte vorübergehend einmal für die preußische Fassung.

Die niederländische Regierung hatte unterdessen wieder den Versuch gemacht, durch eine Milderung des bestehenden Zustandes die wankenden Freunde zu befriedigen und festzuhalten. Auch hatte sich wie bei jedem übermäßigen Zolltarif gezeigt, daß er schädigend auf die, welche er schützen soll, zurückfällt. Die Transitzölle verscheuchten auch jene Durchfuhr, die man gern behalten hätte, und die Abnahme des Rheinverkehrs, die Jacobi schon 1818 festgestellt hatte, dauerte fort. Die Manufakturwaren des bergischen Landes nahmen nur noch zum kleinen Teil den Weg über Holland, das westfälische Eisen war völlig verdrängt, die süddeutsche Wolle ging insgesamt über Hamburg; aber wir sehen auch, wie die Kolonialwaren und die Baumwolle von Le Havre und Hamburg nach dem Oberrhein gelangen; zum Rhein-Rhonekanal sollte jetzt bald der Rhein-Marnekanal treten, von dem man sich gerade als Transitstraße damals viel versprach. Auch die Projekte eines Kanals Minden-Wesel, sowie das wunderliche einer Lahn — Fuldaverbindung tauchten wieder auf; mit der Umgehung Hollands durch die Ems aber machte man Ernst. Hannover, das sonst mürrisch der Weserschiffahrt fast nur Schwierigkeiten bereitete, ließ sich bei dieser Aussicht die Vertiefung der Ober-Ems angelegen sein und Preußen betrieb eifrig die Kanalverbindung mit der Lippe. Sei der Kanal fertig, so sei auch der holländische Transit lahm gelegt, hieß es überall[1]. Freilich war die Handelsbewegung zwischen den Niederlanden und der Rheinprovinz diesen scheinbar außerordentlich günstig, die Einfuhr von hier nach der Rhein-

[1] De la navigation du Rhin. p. 25.

Digitized by Google

provinz belief sich auf 17 Millionen Thaler, die Ausfuhr nur auf 4 1/2 Millionen[1]; aber kluge Kaufleute sagten sich, daß diese günstige Bilanz mit einem viel zu geringen Gesamtumsatz erkauft war, und was den Holländern noch ärgerlicher war: sie kam fast allein Antwerpen zu gute. Man wollte wissen, daß sein Handel den der holländischen Seestädte schon fast ums doppelte überträfe.

Solche Erwägungen machten die Regierung geneigt, in einem neuen Zolltarif vom August 1822 die Zügel etwas zu lockern. Das Tonnengeld wurde insoweit gemildert, daß es gegen eine Abgabe von 12 1/2 Cts. pro Zentner abgelöst werden konnte. Wichtiger war, daß die Transitzölle ermäßigt wurden. Allein sie blieben Wertzölle, die kostspieligen Formalitäten blieben dieselben, und die Ermäßigung fiel ganz ungleichmäßig aus, je nachdem man die Durchfuhr heranziehen oder abstoßen wollte. So betrugen die Auflagen noch immer mindestens 6 1/2 % (nach anderen Rechnungen sogar 8 1/2 %) vom Wert, vom Wein 7 1/2 %, von Farbhölzern und Tabak 3 %. Bei den meisten anderen Waren war der Durchfuhrzoll auf 1 % des Wertes gesetzt; das wäre für die Elberfelder und Remscheider Industrie erwünscht gewesen, doch erhöhte sich die Abgabe durch die Nebenkosten, Plombierung u. dergl. doch wieder auf 2 % und den Schaden, den die Zollbeamten durch die grobe Art der Untersuchung anrichteten, schlugen die Kaufleute noch höher an. Alle Handelskammern aber stellten fest, daß Wolle und Roheisen auch 1 % Transitzoll nicht tragen könnten. Endlich waren die alten Durchfuhrverbote: Gewürze, Thee, Heringe, Salz geblieben. Mit dem letzten legte man der preußischen Regieverwaltung eine Steuer auf: die westfälischen Salinen langten nicht für den Bedarf der Rheinprovinz; gern hätte man englisches Salz bezogen, mußte es aber jetzt von den Holländern beziehen, die als Preis den Grenzwert erhoben, der durch die Transportkosten des Salzes aus dem Osten bestimmt war[2].

Preußen war sofort entschlossen, einen solchen Tarif nicht als Abschlagszahlung anzunehmen. Nach langen, unersprießlichen Debatten gab der holländische Bevollmächtigte, der mit Zähigkeit den beginnenden Rückzug Schritt um Schritt verteidigte, einige weitere Zugeständnisse. Sie verfielen sofort Delius' zersetzender Kritik: Der Waal allein sollte als Fortsetzung des Rheines gelten, aber man behielt sich zugleich die „Territorialmeertheorie vor", und noch 3 Jahre später versicherte eine Denkschrift des nieder-

[1] Delius an Merkens. Nov. 1823.

[2] Dies so wie das Folgende aus den Erhebungen, die die Regierung 1823 bei den Handelskammern und großen Firmen des Rheinlands anstellen ließ.

Digitized by Google

ländischen Ministers, daß der Waal bei Gorkum ende und die Meeresarme, welche den Zwischenraum zwischen dieser Mündung und dem Meere ausfüllten, in keiner Beziehung mit dem Flusse gleichgestellt werden könnten[1]. Ferner erbot man sich zu dauerndem Verzicht auf das Syndikat, das schon seit fünf Jahren aufgehoben war, zu dauernder Festlegung der Transitzölle nach dem Tarif von 1822, den Preußen gerade für unannehmbar hielt; die absoluten Transitverbote wollte man wenigstens etwas mildern. Selbst die reellen Zugeständnisse besagten nicht viel; denn eine Ermäßigung des Oktroi um 10 % unter den Konventionaltarif, der auf der deutschen Strecke erhoben wurde, wäre doch vor allem den holländischen Schiffern selber zu gute gekommen. Es wäre als wirklicher Vorteil nur die Abschaffung der Plombierung und die Unentgeltlichkeit der zollamtlichen Begleitung geblieben.

Delius lehnte das alles ohne weiteres ab, die anderen deutschen Uferstaaten aber waren wie 1818 so auch jetzt erfreut, daß Holland so guten Willen zeige. Bayern machte noch einen Versuch, etwas mehr zu bekommen: Schiffe von Uferstaaten, die mit Landesprodukten beladen seien, sollten vom Transitzoll frei bleiben, d. h. es wollte für Getreide, Wein und Rohtabak der Pfalz eine Erleichterung, Delius aber erklärte auch das von vornherein als ungenügend. Hierauf bemerkte Nassau: nach der Ablehnung auch dieser Vermittlung habe die Tätigkeit der Zentralkommission eigentlich ihr Ende erreicht. Zu allseitigem Erstaunen griff Preußens Vertreter diese Bemerkung des Gegners willig auf.

Delius erklärte kaltblütig, da sich ergeben habe, daß die Mainzer Versammlung nie zum Ziele gelangen werde, so halte auch er die Erneuerung eines aussichtslosen Versuches für unnütz; nachdem er die Erlaubnis seiner Regierung eingeholt, schied er aus der Kommission aus.

Dieser Diminitutiv-Kongreß aber glaubte nun energisch vorgehen zu können; eine Majorität, die aus den Niederlanden, Frankreich, Nassau und Baden bestand, beschloß für sich: „Die niederländischen Anerbietungen seien der Art, daß sie in unveränderlicher und ebenso gerechter wie vorteilhafter Weise den Handel aller Nationen begünstigten; alle Forderungen des Wiener Kongresses seien damit erfüllt.“ Es zeigte sich sofort, daß diese Überhebung in sich zusammenfallen mußte, und daß es ohne Preußen, über den Kopf Preußens hinweg, eben nicht ging. Die niederländische Partei wurde ihres Pyrrhussieges nicht froh; sofort protestierten Bayern und Hessen gegen diese Kompetenzüberschreitung, in Baden aber kam in diesem Augenblick die richtige Erkenntnis des eigenen Vorteils zum Durchbruch, und es trat nun

[1] Treitschke III, 471.

Digitized by Google

mit aller Entschiedenheit auf die Seite Preußens über. In der Instruktion für den Berliner Gesandten Frankenberg sprach jetzt der Minister Berstett von den „Mißhelligkeiten, welche die Mißgriffe unseres Kommissars veranlaßten", er erging sich in den lebhaftesten Ausdrücken der Dankbarkeit für Preußens bisherige Arbeit im Interesse aller Uferstaaten[1]. Er hatte dabei auch ein sehr berechtigtes weiteres Interesse: Baden vollendete damals die Rheinkorrektion nach den Plänen des genialen Tulla. Dieses Riesenwerk, das in seiner Fortsetzung den Rhein erst zu einer Wasserstraße für den Großverkehr gemacht hat, war von Baden, jedoch nur aus Landeskulturinteressen unternommen, und befangen in der falschen Vorstellung, daß der beschleunigte Wasserablauf den abwärts gelegenen Uferstaaten gefährlich werden müsse, waren diese anfangs alle gegen das große Werk eingenommen. Baden brauchte Preußens Zustimmung, wenn es auch nur eine schweigende war. Berstett instruierte den Gesandten, wie sich Baden geradezu in einer Notlage befinde; die Dämme zu erhöhen, wie man ihm wohl vorgeschlagen habe, nutze zu nichts, da von jeher die schlimmsten Überschwemmungen von den Nebenflüssen und Bächen, wenn sie vom Rhein her gestaut werden, kamen. Und er gab mit Bezug auf alle Rheinschiffahrts- und Rheinbausachen Frankenberg den Grundsatz an die Hand, den man wohl als den einer verständigen Selbsterkenntnis bezeichnen kann: „Er solle im Verkehr mit den preußischen Staatsmännern immer durchschimmern lassen, daß wir gegen große Mächte gern Deferenz haben und ihre Präponderanz anerkennen, daß wir sie aber als Großmütige denken, welche den Kleinen gerne Vorteile lassen, eben weil sie kleine Staaten sind und deren bedürfen."[2] Die Zentralkommission hat schließlich jenen Beschluß stillschweigend annulliert, indem sie ihn gar nicht in ihre offiziellen Protokolle aufnahm[3].

Delius hatte die Kölner Handelskammer beruhigt, er habe nur zum Schein abgebrochen; gerade dadurch werde eine weitere Annäherung erzielt werden. Er war in seiner Stellung allerdings zu der Überzeugung gekommen, daß nicht alle Forderungen des rheinischen Handelsstandes durchzusetzen seien, aber er wollte womöglich keinen Schritt tun ohne Zustimmung, sicherlich keinen ohne Befragung der Interessenten. Selbst für die Durch-

[1] Instruktion für Frankenberg 16. Mai 1826. Karlsruhe St.-Archiv.

[2] Berstett an Frankenberg 1826 s. d. Karlsruhe St.-A.

[3] Daher fehlen bei Nau V gerade diese interessantesten und entscheidenden Vorgänge, während Protokolle und pro memorias der nächstvorhergehenden Sitzungen in üblicher Breite mitgeteilt sind.

Digitized by Google

fuhrverbote, deren Recht er nie zuzugestehen erklärte, könne man — war seine Meinung — unnachteilige Ausnahmen gestatten, z. B. für Abfälle und Tee, wenn man nur wesentliche Vorteile daraus erlange; so ließ er auch nie einen Zweifel darüber, daß sich die Transitzölle nur auf ein geringes Maß festlegen, aber nicht ganz abschaffen ließen, während der badische Minister jetzt zuversichtlich schrieb: „Bleibt eine andere Abgabe als der Oktroi auf der Durchfahrt, so wäre das traktatwidrig“ [1]. Am bedenklichsten schien ihm schließlich doch die Forderung der freien Durchfahrt. Auch hier fragte er sich, „welche wesentlichen Vorteile wir aus einer solchen, die niederländischen Nationalinteressen sehr nahe berührenden Befugnis zu ziehen imstande sein werden“. Aber er selber beantwortete sich diese Bedenken in seiner weitschauenden Weise: „So sehr die Ansichten über den praktischen Wert einer freien Durchfahrt auseinandergingen, so müsse doch immer das Recht, welches die Möglichkeit einer Konkurrenz begründe und dadurch gegen ungebührliche Behandlung sichere, von Wert sein, zumal man die Entwicklung der Handelskräfte und Verkehrsmittel nicht voraussehen könne. Verschieden sei die niederländische Regierung vom niederländischen Handelsstand; dieser halte mit seiner privilegierten Zwischenhand weit größere Vorteile fest als jene, die Konkurrenz der Bevorrechteten untereinander schwäche nicht den Korporationsgeist, und am Ende blieben auch der Regierung noch mehr indirekte Mittel der Begünstigung hier, der Beschränkung dort. Daher könne dauernd nur die internationale Konkurrenz helfen.“

Die Umfrage, welche die preußische Regierung im Dezember 1823 bei den Handelskammern und einzelnen Großfirmen unternahm, ergab jedoch nicht diejenige Einheit der Anschauungen, welche man vorausgesetzt hatte [2]. Aachen verhielt sich ganz gleichgültig. Die Elberfelder, welche eben jetzt großartige, auf die Dauer freilich nicht vom Glück begünstigte Anstrengungen machten, vermittelst der „Westindischen Kompagnie“ den Handel nach Mittelamerika zu organisieren, erkannten schon die bisherigen Ermäßigungen des niederländischen Tarifs an und begehrten nur Übergang zum Gewichtszoll und Erleichterung der Kontrolle, die freie Seefahrt schien ihnen möglich: „Gehen Schiffe von Amerika bis Vegesack, so werden sie auch bis Köln kommen“, aber die erleichterte Umladung in Rotterdam erschien ihnen weit wichtiger. Die niederrheinischen Städte Düsseldorf und Duisburg waren

[1] Berstett an Frankenberg a. a. O.

[2] Gutachten der Westindischen Kompagnie und der Firmen Simons Erben und Frowein, der Handelskammern Aachen, Köln, Düsseldorf, Duisburg, sowie des dortigen Wasserbauinspektors Maaßen, der Firma Fr. W. Hasenclever-Remscheid, dazu die eingehende Korrespondenz von Merkens und Delius.

Digitized by Google

noch skeptischer gegen die freie Seefahrt, die doch nur bei einer Vertiefung des Rheines, welche die Niederlande immer hintertreiben würden, möglich sei; die bisherigen Tarife aber erschienen ihnen schlechterdings unerträglich. So kämpfte die Kölner Handelskammer fast allein für die freie Seefahrt. Eine wesentliche Unterstützung fand sie nur in der größten Exportfirma der Rheinlande, die diesen Rang von der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts bis zur Gegenwart behauptet hat, Fr. W. Hasenclever in Remscheid. Aus ihren eigenen Erfahrungen setzt sie die ungeheuren Vorteile eines direkten Verkehrs auseinander. Erst kürzlich hatte ihr ein von Lima kommender Kapitän eines kleineren Seeschiffes angeboten, für sie in Köln zu laden. „Jetzt aber muß alles nach Holland, bloß um den Holländern die Taschen zu füllen und mit ihrer großen Schere gekniffen zu werden" — fügte sie mit einem echt Remscheider Bilde hinzu. Unermüdlich drängte und bat mit jenen Übertreibungen, wie sie dem vorwärts strebenden Interessenten stets erlaubt sind, die Kölner Handelskammer unter der Führung von Merkens. Der Grundgedanke, den sie hervorhob, war immer: „Nur mit der freien Durchfahrt kann das westliche Deutschland wieder den Handel erster Hand an sich ziehen; erst wenn Köln wieder seine Waren direkt aus Amerika bezieht, ist das Gleichgewicht hergestellt. In Köln wird dann ein zweites Amsterdam für Süddeutschland entstehen und der unnatürliche Zustand beendet, daß dieses jetzt rechts von Frankreich, links von den Hansestädten versorgt wird, während der Rhein brach liegt." Sie beruft sich nicht nur auf die Traditionen des Mittelalters, sondern erinnert auch daran, daß bis zum Jahre 1806 die Festung Wesel mit Getreide aus den preußischen Ostseehäfen proviantiert wurde, daß Napoleon 1809 ein Kriegsschiff von 8 Kanonen bis Mainz gesandt habe. Eine Tiefe des Fahrwassers von 10′ schien ihnen für den Seeverkehr ausreichend, da sie, absichtlich optimistisch, auch für die Zukunft an eine Bevorzugung kleiner Fahrzeuge für denselben glaubten. Wie es dem Schiffer, wenn er erst einmal durch den Kanal sei, auch jetzt gleich sei, ob er seinen Kurs auf Amsterdam oder Hamburg richte, werde er künftig auch ohne Mehrkosten nach Köln fahren. Ausnahmsweise hatte die Kölner einmal die heilsame Selbsterkenntnis ergriffen, daß sie selber in ihrer Wirtschaft hinter der Zeit zurückgeblieben seien: „Mit dem erweiterten Geschäftskreise", schrieben sie, „wird sich auch unser Gesichtskreis erweitern, neue Ideen werden geweckt, schlummernde Kräfte werden entwickelt, Verbindungen, welche man bis jetzt nicht einmal ahnte, werden angeknüpft werden, und an Stelle des dürftigen Speditions- und Zwischenhandels, womit der Handel der Rheinlande sich zwei Jahrhunderte lang hinschleppen mußte, wird eine ganz neue

Digitized by Google

Art kaufmännischer Betriebsamkeit sich entfalten, welche die ganze zivilisierte Welt umfaßt". Dazwischen aber meldete sich doch die alte pessimistische Stimmung: Mit der Aufhebung des Stapels verliert Köln die Spedition und aus ihr ein Einkommen von mehr als einer Million Frank. Das muß der direkte Handel ersetzen; ohne künstliche Begünstigung vermag es dies nicht; denn es liegt Holland zu nahe, um sich natürlich halten zu können.

Delius, der sich, wie wir sahen, im übrigen der Kölner Ansicht anschloß, wollte diese Verzagtheit nicht gelten lassen, aber schon vorher hatte er Merkens eine bündige Zusicherung gegeben, wie er sich die weitere Beschützung Kölns denke: „Fällt der Stapel, so soll dafür eine erfolgreiche Begünstigung des Zwischen-Transits vor dem direkten Transit stattfinden. Vielleicht gelingt es mir, die Tarifumlegung auf dem preußischen Niederrhein ganz zu vermeiden." Es sollte also, durch Verzicht auf die preußischen Oktroi-Einnahmen bis Köln, der Spedition dieser Stadt Vorschub geleistet werden. Das Interesse der alten Stapelstadt hat noch einmal damit eine Reform einleiten lassen, die für die Zukunft fast die wichtigste unter allen werden sollte.

Wollte man die preußische Regierung festhalten bei der Vertretung der freien Durchfahrt, so mußte man, wie die Dinge standen, eine Probe für diese selber ablegen. Man wartete in Köln noch einige Jahre, bis der Abschluß der Verhandlungen mit Holland und die Aufhebung des Stapels unmittelbar bevorstanden, Merkens schenkte seinen Kollegen keine bittere Wahrheit, er bewies ihnen, daß Köln im Grunde froh sein müsse, den Stapel loszuwerden: „Erbschaften und Privilegien haben niemals durch eine Reihe von Generationen hindurch dauernden Wohlstand gegeben; sie machen bequem, wie die Erwerbung selbst bequem ist. Die Bequemlichkeit artet in Faulheit aus und die Produktion gerät ins Stocken. Nur die Produktion kann Reichtum geben. Beim Stapel aber produzieren wir gar nichts. Was er den Handelsstand gewinnen läßt, ist Handlangerlohn, der ohne Not und mit Widerwillen bezahlt wird. In Köln erringt die Meisterschaft, wer die Subalternität zu verlassen nicht den Mut hat." Natürlich erklärte er, so freimütig zu sprechen, „weil wir unter uns sind"; denn dieselben Anklagen von Fremden ausgesprochen, nahmen die Kölner übel auf. Man beschloß, eine Deputation nach England zu senden, um die dortigen Absatzverhältnisse und die Möglichkeiten einer direkten Verbindung zu studieren. Während die bergischen Fabrikanten schon längst in England und allen Teilen Amerikas zu Hause waren, fand sich damals bezeichnender Weise in Köln nur ein einziger, eben zugezogener Kaufmann, der in England ge-

Digitized by Google

wesen war und englisch verstand, Hölterhoff, derselbe, welcher den Handel mit Wildhäuten, den ersten selbständigen Handelszweig Kölns, hierher gezogen hat. Der Haseninspektor Nollens und der Gründer des Oberhausener Werkes, Lueg, schlossen sich ihm an. Der Bericht, den die Deputierten von ihrer Entdeckungsfahrt nach England erstatteten, gehört zu den interessantesten wirtschaftsgeschichtlichen Dokumenten, und es wäre zu wünschen, daß Kommissionen unserer Zeit ebenso frisch und ohne Voreingenommenheit englische Dinge betrachtet hätten. Sie konnten über den ersten energischen Aufschwung der Dampfschiffahrt berichten, sie machten in Liverpool die erste Eisenbahnfahrt Stephensons mit, sie beobachteten bei Hull, wo sie selber bei den Kaufleuten, die ihre altgewohnten Beziehungen nicht um neuer ungewisser willen gefährden wollten, nur Ablehnung fanden, den Bau eines neuen Konkurrenzhafens, sie staunten die Leistungen der Maschinen an, vor allem aber interessierten sie Huskissons lebhaft für ihr Anliegen, sie veranlaßten auch eine englische Schrift, durch die auf die Bedeutung einer regelmäßigen direkten Schiffahrt aufmerksam gemacht wurde. So lange bemühte sich seit jenem verfehlten Antrag Clancartys England um die Beteiligung an der Rheinfahrt; noch vor kurzem hatte Delius den Mitgliedern der Zentralkommission auf den Kopf zugesagt, daß die Niederlande sie nur durch die England-Furcht, einen Rest des Kontinentalsperren-Systems, gegen die Forderung der freien Durchfahrt zusammenhielten; aber als jetzt die Kölner Deputierten Ladung für eine kleine Brigg „Joseph und Anna" suchten, brachten sie dieselbe doch nur mit Mühe und nicht vollständig bei englischen und Kölner Kaufleuten auf. Der Versuch der Schiffahrt gelang ganz wohl; die niederländische Regierung, die sich wohl hütete, in diesem kritischen Augenblick das Odium, das auf ihr lastete, zu vermehren, erlaubte gegen Entrichtung der Transitabgaben die Durchfahrt; die genaue Kalkulation der Kosten ergab aber einstweilen nur einen geringen Vorteil. Immerhin sagte man sich, daß auch dieser genüge, um wenigstens die Alleinherrschaft der holländischen Kaufleute in Schach zu halten. Man sah auch später, als die Hoffnungen auf die freie Seefahrt sich bedeutend einschränkten, sie doch mit gutem Recht als ein Sicherheitsventil an, das unentbehrlich ist, auch wenn es nicht in Wirksamkeit tritt. Darum bemühte sich Delius in Gemeinschaft mit Sack, der den darniederliegenden Verkehr seiner neuen Provinz Pommern zu heben und womöglich mit dem seiner alten Heimat in Verbindung zu setzen suchte, um eine direkte See-Flußschiffahrt von den Ostseehäfen nach Köln ins Werk zu setzen — alles Pläne, die erst in einer späteren Zukunft reiften, die aber auch, als sie entstanden, nichts Phantastisches an sich hatten, die nur deshalb in den

Digitized by Google

Hintergrund gedrängt wurden, weil mit dem Wegschieben des Riegels sich der nähere Verkehr in ungeahnter Weise entwickelte und die Wünsche befriedigte.

Ehe es zu diesen Versuchen kommen konnte, hatten sich die Verhältnisse beträchtlich zu Gunsten der preußischen Auffassung verschoben. Unter Scheingefechten stellte die niederländische Regierung den Rückzug an. Die Volksstimmung in den Niederlanden war freilich nach der Zurückweisung der österreichischen Noten im Jahre 1826 gehobener wie je, aber die Staatsmänner mußten sich doch sagen, daß sie, jetzt nur noch allein von dem nicht ganz uneigennützigen Frankreich unterstützt, allmählich den Boden unter den Füßen verlören. Sie versuchten es wieder einmal mit einem Anerbieten, das nach etwas aussah, ohne etwas zu sein: sie erboten sich unter Berufung, daß schon einmal in Wien der Leck als Hauptmündung des Rheins bezeichnet war, diesen freizugeben und nur noch mit dem Oktroi zu belasten[1]. In Berlin glaubte man wirklich einige Monate lang am Ziele zu sein. Bernstorff, dem alten und kränklichen Leiter der preußischen Politik, war es gewiß nicht zu verdenken, wenn er dem badischen Gesandten voll Freude erklärte[2]: Er werde den Moment der Beilegung als einen seiner glücklichsten betrachten, der ihn von einer Last seiner Amtsführung befreie; die Hauptsache sei jetzt entschieden; ob der Leck schiffbar sei, müßte die Untersuchung freilich lehren. Er bekannte offen, daß die Niederlande mehr durch die eigene Notlage als durch die dringenden Ansprüche der großen Mächte bewogen seien; sie hätten Frankreichs Eigennutz eingesehen, das sie nur bestärkt habe, um nach und nach den ganzen Handel unter seine Kontrolle zu ziehen.

Daß Holland in allen wesentlichen Punkten nicht nachzugeben gedenke, bewies übrigens die gleichzeitige offiziöse Schrift op den Hoof's „Over Rijnvaart", in der, nur in der Form gemäßigt, die holländische Theorie vom Binnenmeere und die Bynkershoek'sche Hypothese verteidigt, der ganze Verlauf der Angelegenheit vom Wiener Vertrag an geschickt juristisch zu Hollands Gunsten dargestellt war. Auch ein zweites Anerbieten der Niederlande[3] fügte dem Leck nur ein Stück des Waals unter Vorbehalt jenes seltsamen „Binnenmeeres" hinzu. Die Befürchtungen, daß Preußen doch um des lieben Friedens willen nachgeben werde, waren im Jahre 1827

[1] Note vom 10. September 1826.
[2] Frankenbergs Bericht 12. Dezember 1826. Karlsruhe St.-A.
[3] Note vom 1. Mai 1827.

Digitized by Google

im Rheinland allgemein. Nochmals vereinbarten wie früher, nachdem das kleinstädtisch gewordene Mainz lange geschwiegen, Köln und Mainz eine Denkschrift gegen das holländische Anerbieten; bei der internationalen Wichtigkeit der Fragen ließen sie sie zugleich in 3 Sprachen erscheinen[1]; es ist die wichtigste und reichhaltigste der aus diesem Lager erschienenen Äußerungen. Es machte doch großen Eindruck, daß die gesamte Provinz, deren neu geschaffenes Organ, der Provinziallandtag, noch wenig Gelegenheit gehabt hatte, sich bemerklich zu machen, einmütig und entschieden auf den Standpunkt Kölns trat und erklärte: „Erst dann kann die Bestimmung des Rheins als Welthandelsstraße erfüllt sein, wenn die Wimpel aller Nationen das zu hoher Regsamkeit wieder erwachte Rheinvolk begrüßen." Den Ausschlag aber gab doch der Nachweis, daß schon seit 1743 in Holland selbst bestimmt war, daß dem Waal zwei Drittel, dem Niederrhein ein Drittel des Wassers zugeteilt werde, daß nach Abzweigung der Yssel dem Leck tatsächlich nur ein Fünftel bleibe und daß er an seichten Stellen nur 2½—3′ Tiefe habe.

Die Besorgnisse wiederholten sich, als sich im nächsten Jahre, 1828, bestimmte Nachrichten verbreiteten, daß den Niederlanden außer dem Oktroi noch eine feste Gebühr statt des Transitzolles zugestanden und die freie Durchfahrt nur den Bewohnern der Rheinuferstaaten eingeräumt werden solle. In einer Immediateingabe an den König verwahrte sich die Stadt Köln hiergegen, sie appellierte an die Ehre Preußens, wenn etwa gar die Schiffe der preußischen Ostprovinzen vom Rhein ausgeschlossen werden sollten und behauptete, daß man statt der alten rechtswidrigen nur eine neue rechtsgültige Abhängigkeit eintausche. Und Merkens hatte nicht Unrecht, wenn er zu Delius bitter bemerkte: Wenn man nur den Rheinschiffen die Fahrt ins Meer erlaube, heiße das so viel, als wenn man von einem Schaukelpferde verlange, daß es auf eigenen Füßen laufe. Der beste handelspolitische Erfolg, den Preußen soeben erlangt hatte, der Schiffahrtsvertrag mit England, durch den es Bresche in das System der Navigationsakte gelegt hatte, wurde dadurch für die Rheinlande unbenutzbar, da England darin nur Schiffe zuließ aus Häfen, in denen Reziprozität gewährt wurde. Das konnten nun die Rheinhäfen nicht sein, und Holland galt nicht als Vorhafen. Die Antwort fiel nach dem milden Brauch jener Tage freundlich beschwichtigend aus: „Man sei über das Interesse der Untertanen längst informiert." Der Finanzminister Motz aber, der durchaus im Einverständnis mit Delius verfuhr, war entschlossen, jetzt endlich einen Streit zu beenden,

[1] De la navigation du Rhin. Cologne 1827.

Digitized by Google

der seit 14 Jahren die ganze Volkswirtschaft des Westens lähmte, der beigelegt werden mußte, wenn nicht nur die westliche Hälfte Preußens, sondern auch das süddeutsche Hinterland zur freien Entwicklung ihrer Kräfte kommen sollten.

Preußen allein schloß diesen Vertrag; die Zentralkommission mochte ihn prüfen und annehmen. Auch das war ein wichtiger diplomatischer Erfolg. Baden hatte Ende 1826[1] nochmals den schüchternen Vorschlag gemacht, die Verhandlungen durch die Gesandten der beteiligten Staaten am Bundestag führen zu lassen, aber Bernstorff hatte das entschieden zurückgewiesen, und gewiß nicht nur, wie der Gesandte Frankenberg meinte, „weil in Berlin die Meinung herrsche, Österreich habe alle Bundesstaaten in der Tasche". Preußen hatte vielmehr in diesen 15 Jahren gelernt, was es bedeutet, handelspolitische Geschäfte von vielköpfigen Versammlungen führen zu lassen. Der Grundsatz war bei Motz gereift, der nachher auch der des Zollvereins geworden ist, daß Handelsverträge von Preußen allein verhandelt und abgeschlossen würden und alsdann den anderen zur Annahme oder Ablehnung vorgelegt würden.

Im Grunde war das, was Motz jetzt den Niederlanden zugestand, doch dasselbe, was Preußen von Anfang an geboten hatte: das „droit fixe", der Zuschlag zum Oktroi, war jener „Sundzoll" nach dem Gewichte, den es statt des Transitwertzolles vorgeschlagen; und daß Preußen es England überlassen konnte, seine Angelegenheiten mit den Niederlanden allein zu ordnen und nicht bloß in Empfang zu nehmen, was Preußen für sich und die Rheinstaaten erwirkte, verstand sich fast von selber. Ein bedeutsamer Erfolg von Motz war aber namentlich, daß er Holland zum Verzicht auf seinen Binnenmeeranspruch bewog, daß nicht nur sämtliche Rheinmündungen der Durchfuhr freigegeben wurden, sondern, was wichtiger war, daß die Schiffahrt bis Antwerpen ebenso behandelt wurde. Hiermit namentlich machte er den Kölnern den Vertragsentwurf etwas schmackhafter. Großartig und in Nebenfragen etwas leichtsinnig freigebig, wie Motz war, veranlaßte er auch den König, der Stadt Köln volle Entschädigung für ihre Verluste zu versprechen, und die Kölner Handelskammer wandte sich daher sofort der angenehmen Aufgabe zu, eine lange Liste von Wünschen aufzustellen. Bescheiden war sie gerade nicht: eine große privilegierte Handelsmesse, Aufhebung des Oktrois bis Köln, Verminderung des Landtransits auf den Straßen bis Köln, womöglich auch Hafenbauten seitens des Staates,

[1] Frankenbergs Bericht 12. Dezember 1826. Karlsruhe St.-A.

Digitized by Google

wie es Baden, das man jetzt der Regierung als Muster vorhielt, in Mannheim getan habe. Delius war wenig zufrieden mit der allzu zarten Behandlung der Kölner. Der Magistrat tat auch jetzt trotz seiner Mahnungen schlechterdings nichts für den Hafen, die großen Einnahmen, die aus dem Umschlagsrecht herflossen, verschwanden im allgemeinen Stadtsäckel und der Zustand der Ausladevorrichtungen in Köln war am ganzen Rhein berüchtigt.

Noch hatte man fortwährend in Süddeutschland geglaubt, daß trotz aller Versicherungen in der Zentralkommission Preußen den Kölner Stapel dauernd beibehalten wolle. Noch 1826 mußte Bernstorff dem badischen Gesandten feierlich versichern, daß Preußen ihn loyal nur als einzig mögliches Kampfmittel ansehe. Traf doch der Stapel das Hinterland besonders. Nach den großen Erleichterungen des Jahres 1818 war mit dem Kölner Umschlag alles beim alten geblieben, und wie immer zeitigte eine halbe Maßregel allerlei Wunderlichkeiten. Der Hafenkommissar klagte 1826 über die widersinnigen Konsequenzen, die sich täglich häuften. Töpfe z. B. gingen stapelfrei durch, Pfeifen in derselben Ladung mußten umgeladen werden. Noch immer wurde von Zündorf nach Mülheim der Stapel viel umfahren, der innere Verkehr ging überhaupt meist auf der Achse. Der Hafenkommissar beantragte, wenigstens diesen freizugeben. Weit ängstlicher noch verfuhr man in Mainz[1]. „Nur die Taktik der Interessenten hatte sich gegen früher geändert", bemerkt Eckert, „indem sie nicht mehr die Nützlichkeit des Stapels hervorhoben, sondern sich bei seiner Handhabung einfach hinter das nun einmal bestehende und immer noch nicht aufgehobene Recht verschanzten." Hier blühte denn auch die Eifersucht gegen Frankfurt, dem Solms-Laubach die alten Vorrechte bestätigt hatte; nur ungern gab man den kleinen formalen Verbesserungen und Erleichterungen nach, die vom Oktroi-Inspektor verlangt wurden, und selbst die Schweizer Lauertannen, die zu allen Zeiten frei durchgegangen waren, suchte man im Einverständnis mit dem hessischen Ministerium jetzt vorübergehend dem Umschlag zu unterwerfen. Das Umfahren des Stapels von Hochheim bis Biebrich wurde wieder schwunghaft betrieben und es war gut kleinstaatlich gedacht, daß Hessen, um seinen Untertanen doch auch den kleinen Gewinn aus dem Umfahren nicht entgehen zu lassen, jetzt selber allen Protesten von Mainz zum Trotz den Flecken Kostheim zu begünstigen und Hochheim als Ladeplatz zu verdrängen suchte. Darüber kam es auch wieder einmal zu einer Klage von Nassau gegen Hessen beim Bundestage; ja, es kam zu

[1] Hierüber eingehend Eckert 115 ff.

Digitized by Google

Gewaltmaßregeln: Im Jahre 1824 wurden die nach Mainz fahrenden Schiffer in Caub festgehalten und jedes Schiff von 4 Feldschützen bewacht[1]. Auf die Anfrage der Mainzer, was zu tun sei, rieten die Kölner Kollegen[2]: Da die Behörden gegen den Kostheimer Umschlag nicht vorgingen, bleibe nur das harte und beschwerliche Mittel der Konkurrenz. Mainz solle mit einer erheblichen Verringerung der Frachttaxen und mit einer Verminderung der Rechte der Rangschiffer vorgehen. Sei der Stapel einmal aufgehoben, dann würden Biebrich, Hochheim und Kostheim kaum noch als Häfen bestehen können, dann müßte aber auch Mainz seine Krahneneinkünfte nicht mehr als feste Revenue, sondern als einen gebührenden Arbeitslohn und nichts mehr betrachten. Gerade am Stapel aber hielten ja die Mainzer Kaufleute oder Spediteure als ihrer Nahrungsquelle, auch jetzt wie früher waren sie eifriger als die Schiffer, die schließlich fuhren, wohin sie Fracht bekamen. Nur Baden hob nach dem Umschwung seiner Stellung 1827 den Stapel von Mannheim aus eigener Bewegung auf. So war das Umschlagsrecht kurz vor seinem Erlöschen so lästig, als es nur je gewesen, der gehässige Charakter eines Privilegs für zwei Städte trat immer noch so deutlich wie je hervor, und wie die Klügsten unter den Kölnern über dieses Privileg urteilten, wenn sie unter sich waren, haben wir an den Reden und Briefen von Merkens gesehen. Preußen als Staat aber gab mit dem Stapel nichts auf.

Alles war zur Unterzeichnung des Vertrages bereit, als die belgische Revolution ausbrach und der niederländische Staat wieder in seine zwei Hälften zerfiel. Für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands ist das, wie sich schon nach wenigen Jahren herausstellte, vom größten Vorteil gewesen: man besaß jetzt auf dem Wege zum Meere zwei auf einander eifersüchtige Konkurrenten, die sich beide bemühen mußten, den deutschen Verkehr durch Vorteile, die sie ihm gewährten, an sich zu ziehen; die Überlegenheit des alleinigen Besitzers der Seeküste, der dem Hinterland seine Bedingungen diktieren konnte, hatte ein für allemal ihr Ende. Die nächsten Folgen aber waren dennoch sehr unliebsamer Art, und da Kaufleute in ihren Kundgebungen gewöhnlich nur mit den nächstliegenden Konjunkturen rechnen, waren die Klagen allgemein. König Friedrich Wilhelm III. aber empfand die Einbußen des nahverwandten oranischen Hauses fast wie einen persönlichen Schmerz. Der handelspolitische Zank hatte kaum je bis an ihn herangereicht, und auch die zünftige Diplomatie hatte ihn als unausbleibliche

[1] Mitteilung der H.-K. Mainz an Köln.
[2] Köln. H.-K.

Digitized by Google

nachbarliche Reibung mit in Kauf genommen, das gute Gesamtverhältnis war dadurch kaum berührt worden; jetzt war der König entschlossen, den Oraniern Gefälligkeiten zu erweisen, während zu solchen gegen den zweideutigen belgischen Revolutionsstaat gar kein Anlaß vorzuliegen schien. Schon aber war, wie wir gesehen, Antwerpen der wichtigste Platz für die Rheinlande geworden, sogar eine bescheidene direkte Schiffahrt hatte sich dahin von Köln aus entwickelt. Die Meinung, „daß ohne Konkurrenz Antwerpens doch alles umsonst sei", war allgemein und man wollte sich nicht eingestehen, daß Preußen unter den gegenwärtigen Umständen nicht mit Holland über Rechte Belgiens abschließen könne. So erregte es denn in Rheinland die größte Bestürzung, als am 31. März 1831 von der Mainzer Zentralkommission der Vertrag genehmigt wurde, durch den für Belgien über eine Beteiligung an der freien Rheinschiffahrt nichts ausgemacht wurde. Delius gab sofort der Kölner Handelskammer die Erklärung: „Das getrennte Belgien gehört nicht zu den Rheinuferstaaten; es konnte also auch für dessen Handelsschiffahrt auf dem Rhein nichts ausbedungen werden. Forderungen dieser Art würden zum Abbruch der Unterhandlungen und zu sehr bedenklichen politischen Folgen geführt haben. Jedoch ist das unabweisliche Bedürfnis der rheinischen Schiffahrt nach freier Mitbenützung der Wasserstraßen, die aus den Binnengewässern des Rheins und der Schelde gebildet werden, in den Schlußverhandlungen sehr bestimmt ausgedrückt und dessen Befriedigung vorbehalten worden. Die Regierung der Niederlande hat sich bereit erklärt, nach Regelung der belgischen Streitsachen über diesen Gegenstand Vereinbarungen zu treffen. Auch fehlt es der preußischen Regierung nicht an Mitteln, ihren Vorbehalt geltend zu machen."

Delius wußte gut genug, wie wenig ein solches allgemeines Versprechen besagte, und wie wenig man in Berlin, des langen Streites müde, geneigt war, sogleich einen neuen zu beginnen. Er schlug daher den etwas bedenklichen Weg ein, seine Vertrauensmänner zu einer Agitation anzuspornen, um das Ministerium rascher vorwärts zu drängen. In jener Zeit einer minder straffen Zentralisation der obersten Behörden beanspruchten die hohen Provinzialbeamten so etwas noch als ihr gutes Recht. Er schrieb nach Köln: „Jedenfalls wird es mir ganz recht sein, wenn einige rheinische Handelskammern Seiner Majestät ihre Besorgnisse vortragen, Prinz Wilhelm um Empfehlung bitten und dadurch auf eine möglichst baldige definitive Regulierung wegen des Vorbehalts hinwirken wollen. Vorsicht ist allerdings bei den entgegenstehenden Interessen *sehr* zu wünschen." Vorsicht übte die Handelskammer Köln allerdings nicht, sondern benützte den ihr von Delius ausgestellten

Digitized by Google

Freibrief zu den heftigsten Klagen und Ausfällen: „Für uns bedurfte es nicht des zu den Wolken dringenden Jubels der ganzen holländischen Nation über die Bombardierung der Antwerpener Warenniederlagen, um uns zu vergewissern, daß an dem holländischen Nationalcharakter die höhere Zivilisation erfolglos vorübergegangen ist. Einstweilen sind wir den Holländern wieder anheimgegeben wie ehemals, als Antwerpen uns nicht zur Hilfe kam." Sie wünschte die Ratifikation des ganzen Vertrages ausgesetzt, bis die Scheldefrage erledigt sei. — Davon konnte nicht die Rede sein. Eindruck aber haben diese Forderungen doch gemacht; sie leiteten eine neue Phase der Schiffahrtspolitik ein.

In Köln verloren angesichts der vollendeten Tatsache die besonnenen Leute völlig das Steuer aus der Hand. So oft man es auch vorher gesagt hatte, so unbegreiflich war doch der Mehrzahl der Spediteure die Aufhebung des Stapels, die sie „brotlos machte", d. h. nötigte, sich produktiveren Handelszweigen zuzuwenden. Auch in einer amtlichen Schätzung[1] nahm man an, daß Köln wahrscheinlich drei Viertel seiner Spedition verlieren werde, und um nur noch den Rest zu behalten, müsse es seine verwahrlosten Hafenanlagen auf den Fuß von Mannheim setzen. Man nahm für den Augenblick mit Recht an, daß sich die Abneigung Hollands gegen Köln kehren würde, während Mainz durch seine Teilnahmlosigkeit und Indolenz sich in den Augen der Holländer Verdienste erworben habe, die es jetzt selber geschickt zu seinem Vorteil geltend mache, daß endlich auch die Oberdeutschen die Stadt, die sie so lange ausgebeutet hatte, vermeiden würden. Die Kölner standen dem Kommenden anfangs fassungslos gegenüber. Als Delius mahnend fragte, was denn bisher geschehen sei, um der Umänderung entgegenzugehen, entluden sie den Groll nur in wilden Eingaben an den König und die Regierung, in denen sie kühnlich behaupteten, die königlichen Versprechungen hätten sie in Vertrauen eingewiegt. Sie wagten es, in einer unmittelbaren Eingabe an den König zu schreiben: „In Köln sei die allgemeine Volksansicht, man wolle Köln absichtlich ruinieren; und noch schlimmere Gerüchte, die sie nicht wiederholen wollten, gingen um; sie verlangten völlige Entschädigung, die sie fordern könnten, wo es sich um Aufhebung eines Privilegs handelte." Der Oberbürgermeister verstattete sich sogar die leere Demonstration, am Tage der Aufhebung des Umschlags ihn nochmals von den landenden Schiffen zu verlangen. Nachdem man sich 15 Jahre lang in Äußerungen von preußischem Patriotismus nicht hatte genug tun können, zog man jetzt wieder einmal

[1] Bericht des Hafenkommissars. Köln. H.-K.

Digitized by Google

das Register des Preußenhasses auf. Manches war dabei wohl Berechnung: Trotziges Überfordern half bisweilen auch schon, ehe es Parlamente gab. Delius, der noch eben der Handelskammer das Zeugnis ausgestellt hatte, daß ihre konsequente Opposition in diesem fünfzehnjährigen Kampfe von größtem Nutzen für die Sache gewesen sei, war außer sich.

Die klugen und kalten Köpfe im Ministerium, Maaßen und Eichhorn, wollten der Stadt überhaupt keine Entschädigung gewähren: an Magdeburg habe man es gesehen, daß die Aufhebung des Stapels den Handel des Platzes nicht nur nicht geschädigt, sondern bedeutend gehoben habe. Delius schlug nach seiner Kenntnis der Kölner vor, ihnen nicht eine bare Entschädigung zu geben, sondern eine Zinsgarantie für eine große Anleihe, mit der sie ihre Finanzen ordnen, vor allem ihren Hafen bauen sollten. Allein König Friedrich Wilhelm III. glaubte sich durch seine Zusage von 1829 gebunden; er wollte lieber mit Opfern die Gemüter in der rheinischen Hauptstadt beschwichtigen[1]. Dem Handel konnte man helfen, indem der Staat zu Gunsten Kölns auf einen Teil des Oktrois verzichtete, die Stadt konnte man entschädigen. Sie hatte auf die bequeme Sinekur der Umschlagsgebühren ihre Finanzen großenteils begründet. Napoleon hatte diese einst zur Staatskasse eingezogen, Preußen aber alsbald wieder der Stadt, deren eifrige politische Unterstützung so erwünscht war, überlassen. Der Rohertrag belief sich auf 93 225 Taler, der Reinertrag auf 62 300 Taler. Der Staat billigte jetzt der Stadt einen Jahreszuschuß von 50 000 Taler bis zur Gesamthöhe einer halben Million zu. So schnitt Köln bei der Liquidation der Vergangenheit noch gut genug ab. Mainz erhielt natürlich für seinen Stapel keinen Pfennig Entschädigung.

Die Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 brachte nun endlich die Ausführung der Bestimmungen des Wiener Kongresses. Sie ergänzt jene eine verhängnisvolle Lücke der Wiener Akte, bewegt sich aber im übrigen genau in den von ihr vorgezeichneten Bahnen. Die Entscheidung des Hauptstreitpunktes war gebührend an die Spitze gestellt: Waal und Leck wurden gleichzeitig als Mündungen des Rheines bezeichnet, die Benutzung des wichtigsten Seekanales den Deutschen zu gleichen Bedingungen wie den Niederländern selber zugesichert, und auch der Fall, daß andere Mündungsarme die wichtigeren würden, vorgesehen. Die Aus- und Einfahrt von Schiffen, die Eigentum der Untertanen der Uferstaaten und zur Rheinschiffahrt gehörig sind[2], soll von jeder Umladung frei sein. Damit

[1] Berlin. St.-A. Rheinschiff. Aufhebung des Stapels.

[2] D. h. von Schiffern, die für solche patentiert sind, geführt werden.

Digitized by Google

verzichtete Preußen allerdings auch auf die Seeverbindung der Rheinhäfen mit seinen eigenen Ostprovinzen und mit den Hansestädten. An Stelle aller Transitabgaben trat das droit fixe, die festbestimmte Abgabe, die vom Zentner bei der Bergfahrt 13¼ Cts. niederländisch, bei der Talfahrt 9 Cts. betrug, jedoch wurden Massenartikel wie Getreide, Mehl, Gußeisen, Lohe, behauene Steine u. dgl. zu 3½ (resp. 2½) Cts., Steinkohlen und andere Mineralien sowie Töpferware — diese zufolge der bestehenden Begünstigung Nassaus — zu 1 Cts. (¾ Cts.), frische Viktualien, lebende Tiere, Stroh, Bruchsteine u. dgl. zu ⁶/₁₀ Cts. angeschlagen. Anderseits wurden die bisher ganz gesperrten Artikel Tee und Salz einer höheren Durchfuhrabgabe unterworfen. Ebenso waren alle Waren, die zur Umladung in die Lagerhäuser der 3 holländischen Seehäfen Rotterdam, Dortrecht, Amsterdam gebracht wurden, frei von Transitabgabe. Die Maximalgebühren, die für Benützung der Hafenanstalten gezahlt wurden, wurden festgestellt. Das gleiche gilt auch für die Ladeplätze der übrigen Uferstaaten. Auch in Bezug auf Tonnengelder, Lotsen- und Leuchtturmgebühren wurden die Rhein-Seeschiffe der niederländischen Flagge gleichgestellt. Die Wahl zwischen Verbleiung oder zollamtlicher Begleitung der transitierenden Schiffe wurde in billiger Weise für alle Uferstaaten gleichmäßig geordnet. Die sorgfältige Scheidung zwischen Oktroi und Zollerhebung, wie sie in Preußen längst Regel war, wurde jetzt allgemein. Nur Kost und Licht hatte der begleitende Zollbeamte zu beanspruchen. Zu der vorläufig bestimmten, jederzeit vermehrbaren Anzahl von 8 Freihäfen am Rhein, wo Transitläger eingerichtet werden mußten, traten noch Ladestellen ohne solche; doch nahm man billige Rücksicht auf die Zufälle des Stromes und der Witterung.

Nur für den Rhein gilt die Akte, die Waren, die vom Rhein auf den Landweg übertreten, unterliegen den besonderen Bestimmungen des Landes. Für die Nebenflüsse und Kanäle hingegen gelten die gleichen Befreiungen, auch eine Reziprozität der Freihäfen an diesen mit den rheinischen wird vorgesehen. Von diesen Bestimmungen schloß sich Frankreich aus. Seine Kanäle sollten nur nach Frankreich hinweisen und nicht den Rhein aus dem elsässischen Grenzgraben zur Durchfuhrstraße machen. Der Oktroi wurde nun gleichmäßig auch auf den holländischen Rheinstrecken, die neu vermessen werden sollten, mit 4 Bureaus durchgeführt, auch die Rekognitionsgebühr nach der Schiffsgröße und mit ihr die gleichmäßige Eichung, um deren willen sie eigentlich nur vorhanden war, wurde auf Holland ausgedehnt. Holland wurde dadurch wie alle Rheinstaaten ausdrücklich verpflichtet, den an Waal und Leck mangelnden Leinpfad herstellen zu lassen; es wurde eben als selbstverständlich angenommen, daß der Oktroibezug in

Digitized by Google

erster Linie ein Entgelt für die Staatsaufwendungen zu Gunsten der Schiffahrt sei. Dieses Versprechen ist dann für die weitere Entwicklung der Dinge wichtig geworden. Jede eigenmächtige Erhöhung des Oktroi war den Uferstaaten untersagt; ein etwas vages Versprechen wurde gegeben, daß die Zentralkommission in ihren Jahressitzungen weiter prüfen werde, ob der Tarif im ganzen oder im einzelnen noch zu ermäßigen sei. Tatsächlich wußte man bereits, daß weitere Ermäßigungen weniger von der Gesamtheit, als von den Einzelstaaten ausgehen würden. Preußen hatte solche partiellen Ermäßigungen bereits in den letzten Jahren begonnen. Ausdrücklich räumte die Rheinschiffahrtsakte den Uferstaaten diese Befugnis zu Gunsten ihrer Untertanen ein, wobei es, wie sie sagt, „sich von selber verstehe, daß dergleichen Ermäßigungen oder Befreiungen nur für das ausschließliche Gebiet des Staates, welcher sie gewährt, oder des mitbeteiligten Nachbarstaates gültig sind, wenn nicht auch die anderen Uferstaaten ihre Zustimmung (!) dazu geben." Die Oktroi-Erhebung war also nur ein Recht, nicht eine Pflicht der Uferstaaten. Hier war in der sonst schematisch gleichförmigen Ordnung den Uferstaaten ein Weg zur verkehrspolitischen Konkurrenz eröffnet, den sie nicht säumten zu betreten.

Lagen also einstweilen noch recht beträchtliche, die Gegenleistung des Staates übertreffende Abgaben auf der Schiffahrt, so wurde doch im übrigen ihre völlige Freiheit hergestellt. Unvermittelt, ohne jeden Übergang, trat dieselbe ein. Wie der Umschlagszwang, so wurden die Schiffergilden und mit ihnen alle Unterschiede zwischen den einzelnen Gattungen der Schiffer völlig und endgültig aufgehoben. Die Konzessionspflicht blieb bei einem so gefährlichen und verantwortungsvollen Gewerbe erhalten, aber jedem, der das Patent von seiner Landesobrigkeit, die sich seiner „Fähigkeit versichert" hatte, einmal erhalten, war, ohne daß eine Einschränkung der Zahl stattfinden durfte, ohne Unterschied auf dem ganzen schiffbaren Lauf des Rheines bis ins Meer oder aus dem Meere zu seinem Gewerbe berechtigt. Jedoch nur anerkannte Untertanen der Rheinuferstaaten waren zugelassen, ihre Schiffe wurden genau bezeichnet; — wir sahen schon, wie durch diese eine Bestimmung der Rhein noch weit davon entfernt gehalten wurde, Weltverkehrsstraße oder auch nur ein allgemein preußischer Schiffahrtsweg zu werden. Mit der Abschaffung der Gilden und der Umschlagsrechte fielen auch die bisherigen gezwungenen Rangfahrten und jede amtliche obligatorische Frachtbestimmung. Um so mehr war man entschlossen, die Rangfahrten auf Grund der Freiwilligkeit zu entwickeln. Die Akte bestimmte hier wieder, daß die Handelsstädte unter einander mit einer beliebigen Zahl von Schiffern Verträge für solche abschließen dürften, die jedoch weder für Kaufleute noch

Digitized by Google

für Schiffer einen Zwang zum Beitritt enthalten sollten, sondern nur die Mitglieder an die vereinbarte Ordnung banden. Als Verträge des gemeinen Rechtes unterstanden sie daher auch nicht der Vermittlung oder Bestimmung der Zentralverwaltung, die nur Kenntnis von ihnen nahm.

Eingehender wie bisher fielen die polizeilichen Bestimmungen für Schiffahrt und Flößerei aus; doch blieb hier das Meiste der landespolizeilichen Regelung und Ausführung überlassen, so die Bestimmungen über Erfordernisse der Schiffer und ihre Prüfung, die Ordnung des Ladens und die Forderung eines Lotsenzwangs auf Strecken, die ihn notwendig zu machen schienen. Schon wurden auch besondere Bestimmungen für die Dampfschiffe nötig. Ihnen wurde Oberlast auf dem Verdeck gestattet, die anderen Schiffen verboten blieb. Auch die Bestimmungen über die zuständigen Gerichte und die Zentralverwaltung stellen sich als getreue Ausführung der Wiener Kongreßbeschlüsse heraus. Daher blieben die besonderen Zoll- oder Rheinschiffahrtsgerichte der Einzelstaaten die erste Instanz; bei Berufungen blieb der Partei die Wahl zwischen dem höheren Landesgerichte oder der Zentralkommission, die sich in diesem Fall als Gericht konstituierte. Die Rolle der Zentralkommission als Diplomatenkongreß war ausgespielt, sie war und blieb eine Aufsichtsbehörde, die jährlich einen Monat — anfangs Juli, dann September — tagte, jedoch auch als solche war sie ohne entscheidende Kompetenzen; denn sie konnte nur Beschwerden, Vorschläge, Empfehlungen bei den Einzelstaaten anbringen. Ihre Beschlüsse erlangten erst Gültigkeit für den Einzelstaat, wenn dessen Kommissar die Genehmigung erteilt hatte, jede Verordnungsbefugnis fehlte ihr. Das war aber auch notwendig; denn die Kommissare genossen völlig gleiche Stimmen und die Beschlüsse wurden mit einfacher Majorität gefaßt. Was es in solchem Falle mit der Majorisierung auf sich hatte, hatte Preußen mehr als einmal erfahren müssen. Demgemäß waren die Kompetenzen des Oberinspektors und der vier Inspektoren der Rheinschiffahrt für die einzelnen Stromabschnitte auf Ratschläge und Referate beschränkt. So wurde die Zentralkommission ein Ausschuß der Einzelstaaten zur Vorbereitung von Material und zur statistischen Zusammenfassung der Ergebnisse der Rheinschiffahrt, wie es einst der Wiener Kongreß gewollt hatte. In dieser Beschränkung hat sie nützlicher gewirkt als mit den früheren Kämpfen, um Befugnisse auszuüben, die sie nicht besaß.

Die Rheinschiffahrtsakte war ein Friedensschluß nach einem der hartnäckigsten und wechselvollsten Kämpfe, die die neuere Wirtschaftsgeschichte kennt. Sie ist die Grundlage für die ganze weitere Rechts- und Wirtschaftsentwicklung der Rheinschiffahrt geblieben. Mehr als ein Menschenalter haben ihre, nur wenig erweiterten Bestimmungen ausgereicht. Sie selber

Digitized by Google

aber besiegelte nicht einen schon bestehenden, allmählich gewordenen Zustand, sondern eröffnete für eine neue Bewegung die Bahn. Die Epoche der staatlichen Regulierung, die mit dem Oktroivertrag begonnen hatte, war beendet; das Zeitalter des freien Wettbewerbs, des Interessenkampfes der Individuen, der Städte, der Berufsstände, und einstweilen auch der Einzelstaaten begann. Die völlige Umwandlung des Verkehrs und seiner Betriebsart mußte die nächste Folge sein. Diese Umwandlung war in einigen wichtigen Punkten schon vorbereitet durch das Vordringen der Kleinschiffahrt, durch die Erschließung des neuen Hafens Antwerpen, durch die Ausbreitung des Kohlenabsatzes auf dem Wasserwege und durch die ersten Erfolge der Dampfschiffahrt.

Fünftes Kapitel.

Der Schiffahrtsbetrieb und seine Ergebnisse bis zur Rheinschiffahrtsakte von 1831.

Unveränderlich und starr verharrten während des sechzehnjährigen Provisoriums die Schiffergilden in dem Zustand, in den sie der Oktroivertrag und das Statut von 1808 gebracht hatte. Sie verdankten diese Daseinsfrist nur der diplomatischen Verwicklung, die keine Einzelheit am bestehenden Rechtszustand zu ändern erlaubte. Ihre Beibehaltung war nicht einmal ein Mittel der Pression; denn wenn irgend jemand Nutzen davon hatte, so war es gerade Holland. Man empfand den herrschenden Zustand allseitig außer bei den Privilegierten selber als eine Last, von der man nur nicht loskommen konnte[1]. Von den drei Gilden — denn die beiden Abteilungen der Kölner Gilde bildeten völlig getrennte Genossenschaften —, war die wichtigste, die niederrheinische, ganz in die Hände der Holländer gekommen. Die Rheinschiffahrtskomitees in Amsterdam und Rotterdam ließen keine Ausländer mehr zu, sie behandelten die Stellen völlig als fundierte, vererbliche Gewerberechte, deren Zahl sie noch immer beschränkten, die Zahl sank im Laufe weniger Jahre von 1816—1823 von 77 auf 66; sie hatten die volle Möglichkeit hierzu, weil sie jedem andern als holländischen Untertanen in den beiden Seehäfen Ladung verweigerten. Es waren zuletzt

[1] Die Verhältnisse der Schiffergilde in Mainz haben bei Eckert 124 ff. auf Grund der Akten des Mainzer St.-A. eine sorgfältige Darstellung erhalten. Die preußischen Archive ergeben für die niederrheinische Gilde einiges Weitere.

Digitized by Google

nur noch drei Deutsche in der Gilde, die nicht weiter als bis Emmerich oder Arnhem fuhren. Auf 8300 Last Laderaum holländischer Gildeschiffe — auch dies ein winziges Quantum —, kamen nur 700 Last preußischer Schiffe. Trotzdem erhob diese Gilde, die sich nach Köln nannte, ohne etwas mit ihm zu tun zu haben, des öfteren bei der preußischen Regierung Ansprüche. Einmal verstieg sie sich bis zu einer Forderung gegen ihre eigene Heimat: sie forderte Preußen auf, sich bei den Niederlanden um Einführung eines dem Oktroi entsprechenden Maaszolles zu verwenden, weil ihnen die Schiffahrt bis Venlo, von wo die Waren auf der Achse nach Wesel gingen, Konkurrenz mache. Möglichste Verteuerung bei möglichst langsamem Umsatz blieb ihr Grundsatz, dem die niederländische Regierung durch nachlässige Behandlung des Rheins noch entgegen kam. Im Jahre 1820 mußten infolge des Verfalls einer Schleuse alle Schiffe, um nach Amsterdam zu gelangen, den Umweg durchs Harlemer Meer machen und oft in den gegewundenen Kanälen tagelang auf günstigen Wind warten. Man rechnete denn auch regelmäßig 2—3 Monate von der Aufgabe des Guts im Seehafen bis zur Ablieferung in Köln[1]. Den Schiffern aber mußten ihre zwei Fahrten im Jahr erklecklichen Gewinn abwerfen und die holländische Frachttaxe mußte dafür sorgen; denn ihre Lebensansprüche waren nicht gering; während der Wochen, die sich nicht selten auf mehrere Monate ausdehnten, die sie in Köln auf Rückladung warteten, ging es hoch her, und ein Bericht der Handelskammer versichert: Nicht selten führe solch ein Schiffer auf dem Verdeck eine Equipage mit sich, um in der Zwischenzeit mit den Seinigen spazieren zu fahren.

Nicht so üppig erging es den Gilden auf den anderen Abschnitten des Rheins. Es gab in ihnen auch arme Gesellen, die die Unterstützungskasse in Anspruch nehmen. In diesem Zweige der Verwaltung zeigte sich übrigens die Korporation am tüchtigsten, wenngleich zunftmäßig engherzig[2]. Der monopolistische Zug der privilegierten Genossenschaft machte sich auch bei ihnen geltend. Nachdem man schon, freilich auf Andringen der Handelskammern selber, bei der Bildung der Gilden so ängstlich beschränkend verfahren war, blieb man bei diesem System und besetzte lediglich einige durch Todesfall oder sonstwie freigewordene Stellen[3]. Die Erblichkeit stand auch hier tatsächlich fest und nicht einmal über die Frage, ob man sein Schifferrecht, etwa wie eine Apothekenkonzession, verkaufen dürfe, konnte sich 1821 die

[1] So H.-K. Frankfurt. Berlin. St.-A. Rh.-Sch. Nr. 26.
[2] Eckert 134, der mir hier zu günstig zu urteilen scheint.
[3] Eckert 129.

Digitized by Google

Zentralkommission einigen. So sank denn auch die Mainzer Gilde bis 1824 von 174 auf 152 Personen[1]; die oberrheinische Sektion der Kölner Gilde blieb sich dagegen fast gleich (1808:78, 1823:82). Zu diesen kommen noch einige „Setzschiffer" und „angehende Schiffsmeister"; da diese aber nicht eigene Schiffe besaßen, kommt ihre Zahl für die Schiffahrt nicht in Betracht. Sie stellten das Kontingent der Wartenden dar, und das hessische Ministerium sah darauf, daß nur die Dienstältesten den freiwerdenden Platz erhielten. In der Regelung und Beaufsichtigung der Lehre und Gesellenannahme bestand die Haupttätigkeit der Gilde als solcher, die sich auf den übrigen Verwaltungsgebieten gänzlich unfruchtbar erwies, so daß es ziemlich gleichgültig war, ob der Oberinspektor oder der Oberbürgermeister von Mainz, der eine Zeitlang ganz dieses Recht vergessen hatte, in den Sitzungen den Vorsitz führte. Von einem regelmäßigen Aufsteigen, von einer wirklichen Anwartschaft auf Selbständigkeit konnte bei den Gesellen unter diesen Umständen nicht die Rede sein. Sie waren bloß Arbeiter, wie es eben bei Innungen mit beschränkter Meisterzahl stets sein wird; für ihre Dingung und Entlohnung galt deshalb auch die freie Konkurrenz, während die Schiffer selbst eine andauernd zu ihren Gunsten gebildete Taxe genossen. Ihnen gegenüber fanden auf einmal Schiffer und Behörden den Standpunkt des freien Arbeitskontrakts den einzig normalen. Als sie 1821 noch einen Versuch machten, sich gegen das Eindringen auswärtiger Knechte zu wehren und die Forderung aufstellten, daß von der Bemannung der Schiffe wenigstens zwei Drittel aus den ansässigen Schiffsknechten zu nehmen seien, antwortete die Bürgermeisterei: Diesem Begehren könne ohne Eingriff in die Rechte der Dienstherren nicht entsprochen werden, denen es freistehen müsse, ihre Hilfskräfte zu wählen, wie sie wollten[2]. Der Lohn aber wurde nur für die einzelne Fahrt und nicht als fester Gesellenlohn gezahlt, denn als das Unglück dieses Standes werden stets die verdienstlosen Perioden besonders im Winter bezeichnet. Besonders hart aber war es, daß die reiche Gildekasse nur für die Meister da war. Im Jahre 1816 hatten Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte die Absicht, eine Hilfskasse entsprechend der der Meister zu bilden. Die Behörden begrüßten diese Absicht, „die für diese oft in wahrer Dürftigkeit schmachtende Menschenklasse sehr heilsam werden könnte", und der Bürgermeister von Mainz redete der Ausbildung als Zwangskasse das Wort, weil sich sonst diese Volksklasse im

[1] Mitglieder der Gilde im engeren Sinn sind nur die „direkten Schiffer", deren Zahl sich in drei Jahren 1821—24 von 96 auf 89 verringerte.

[2] Eckert 135 f.

Digitized by Google

Vertrauen auf das Armenhaus nicht herbeilassen würde, in Zeiten des Verdienstes einige Notpfennige zurückzulegen.

Die Verhältnisse der Arbeiterschaft waren also bei dieser Art Gildenorganisation recht ungünstig; jedoch hier wie so oft zeigte es sich, daß der Schatten des kraftlosen Riesen noch Macht ausübte. Die bloße Möglichkeit, doch einmal Setzschiffer, angehender Meister und schließlich Gildenschiffer werden zu können, hielt diese Tagelöhner, die sie in Wahrheit waren, in leidlicher Zufriedenheit. Es ist bezeichnend, daß diese Gildemeister gerade mit den Setzschiffern, trotzdem sie ihnen gegenüber stets entschieden ihre hervorragende Stellung wahrten, einig blieben. Von diesen konnte doch wenigstens der und jener hoffen, zu dem ersehnten Ziele zu gelangen. Geradeso hat man in den nächsten Jahrzehnten auch für die Gewerbefreiheit regelmäßig Stimmung zu machen gesucht, indem man die wenigen Arbeiter, die dank ihrer eigenen Kraft zu Unternehmern geworden waren, aufzählte. Es hat überall lange gedauert, bis Arbeiterschaften begriffen, daß sie nur als dauernd zusammengehörige Gruppen für sich die möglichst günstigen Arbeits- und Lebensbedingungen erlangen können; in den Transportgewerben ist das mit noch größeren Schwierigkeiten als in der Industrie verbunden.

Sehr viele Rheinschiffer, die im Besitz eigener Fahrzeuge waren, hatten sich von Anfang an von der Gilde ausgeschlossen gesehen, ihre Anzahl wuchs noch immer, obwohl auch in den Gilden „Intermediärschiffer", die den Lokalverkehr vermittelten, vorhanden waren. Zu diesen freien Schiffern gehörten einerseits die Besitzer kleiner Fahrzeuge, wie sie namentlich am Mittelrhein in Überzahl vorhanden waren; nach ihnen nannte man diese ganze Gruppe „Kleinschiffahrt"; anderseits aber auch gerade die größten und kapitalkräftigsten Schiffer, die Kohlenschiffer des Niederrheins. Da die Kleinschiffahrt mit der Zentralverwaltung nichts zu tun hatte, führte Preußen 1827 für sie selbständig die Gewerbefreiheit durch. Während in der Mainzer und Kölner Gilde, wie wir sahen, ziemlich unveränderlich gegen 320 Schiffer vereinigt waren[1], wuchs die Gesamtzahl der Rheinschiffer, die 1813: 689 betragen hatte, bis 1826 auf 957, von denen allein fast zwei Drittel (609) auf den Mittelrhein entfielen. Von ihren 1245 Fahrzeugen, von denen der Mittelrhein 763 zählte, trugen 800 weniger als 1000 Ztr.,

[1] Der vergleichende Überblick über die Zustände der Rheinschiffahrt vor und nach der Konvention, mit dem die Berichte der Rheinschiffahrtskommission im Jahre 1835 beginnen, rechnet 345 Gildeschiffer in Rangfahrten. Die Differenz, die um so auffälliger wäre, da seit 1824 keine neuen Aufnahmen stattfanden, führt sich wohl darauf zurück, daß man die „Rangfahrten" zu Grunde legte. In den kleinen Beurten waren aber nicht bloß Gildeschiffer, sondern auch Kleinschiffer.

Digitized by Google

nur 6 mehr als 5000 Ztr. Ungeduldig aber warteten auf den Nebenflüssen die dortigen Schiffer auf den Augenblick, wo ihnen der Rhein eröffnet werden würde. Seit 1827 endlich der Mannheimer Stapel gefallen war, und Mannheim sich anschickte, eine moderne Stadt zu werden, konnten die Neckarschiffer wenigstens schon bis Mainz gelangen; eine beschränkte Zulassung auf einzelnen Stromstrecken genossen auch, wie wir früher sahen, die Main- und Moselschiffer. So erhöhte sich auch hier die Zahl von 629 im Jahre 1813 auf 976 mit 1862 Schiffen im Jahre 1826. Die Gesamtzahl aller Schiffer des Stromgebietes war also in 13 Jahren von 1318 auf 1933 gestiegen[1].

Zu ihnen treten endlich noch die Steuerleute und Lotsen, deren Zahl

[1] Schirges Rheinstrom S. 75 und der Bericht der provisorischen Verwaltungskommission über Zustand und Betrieb der Schiffahrt auf dem Rheinstrom geben für den konventionellen Rhein Zahlen, die Eckert S. 140 zusammengestellt hat. Dazu tritt eine viel detailliertere lithographische Denkschrift des Inspektors Ochardt „Zustand und Betrieb der Schiffahrt und Flößerei auf dem Rhein während des Jahres 1826", die Vergleichungen und Rückblicke enthält, sowie die früheren Berichte von 1821 und 1822 bei Nau III, 6 f. Der Stand des Jahres 1826 im Vergleich mit 1821 war:

	Schiffer	Fahrzeuge	bis 100 Ztr.	100—300 Ztr.	300—600 Ztr.	600—1000 Ztr.
Oberrhein	156 (114)	220 (172)	6 (5)	22 (19)	19 (23)	54 (33)
Mittelrhein	609 (573)	763 (714)	258 (239)	175 (170)	103 (86)	68 (48)
Niederrhein	192 (192)	262 (219)	12 (10)	30 (37)	22 (19)	11 (15)
1821 in ( )	957 (879)	1245 (1105)	276 (254)	227 (226)	164 (128)	133 (94)

	1000 bis 1500 Ztr.	bis 2000 Ztr.	bis 2500 Ztr.	bis 3000 Ztr.	bis 4000 Ztr.	bis 5000 Ztr.	über 5000 Ztr.
Oberrhein	43 (35)	8 (9)	9 (10)	13 (6)	23 (12)	3 (0)	0 (0)
Mittelrhein	29 (29)	29 (28)	30 (39)	15 (19)	41 (51)	18 (5)	2 (0)
Niederrhein	20 (14)	21 (29)	58 (30)	50 (20)	19 (23)	15 (21)	4 (3)
1821 in ( )	92 (78)	58 (66)	97 (79)	73 (45)	83 (106)	36 (26)	6 (3)

Auf den Nebenflüssen fuhren damals 976 Schiffer in 1862 Fahrzeugen und zwar auf dem Neckar 245, Main 667, Mosel 554, Ruhr 160, sonst 236 Fahrzeuge.

Digitized by Google

im Jahre 1823 249 war[1]. Sie gehörten meist dem Mittel- und Oberrhein an, außerdem 4—7 auch dem Main; am Niederrhein hatte Preußen keinen Steuermannszwang. Alle Fahrzeuge mit weniger als 300 Ctr. Ladung waren nach den Anordnungen der Zentralkommission vom Steuermannszwang befreit; außerdem alle Schiffer, die nur eigene Ladung führten, also keine Verantwortlichkeit übernommen hatten. Dahin gehörten damals namentlich alle Kohlenschiffer. Die Löhne waren hoch, sie stiegen rheinaufwärts mit der Schwierigkeit des Fahrwassers[2]. Die Zentralkommission hatte eine sorgfältige Prüfung, die der Zustand des Rheinbettes nur allzu notwendig machte, angeordnet; die Bönhasen, meist Fischer, die eine kleinere Strecke gut kannten und wegen ihrer Billigkeit von den Schiffern öfters bevorzugt wurden, hielt man strenge fern, die „Steuermannskandidaten" hingegen, welche schon die Prüfung bestanden, aber noch nicht das Patent erhalten hatten, wurden im Bedarfsfalle zugelassen[3].

Ein weiteres unentbehrliches Hilfsgewerbe waren die Halfleute, d. h. die Fuhrleute, welche das Schleppen der Schiffe bergwärts besorgten. Die Ordnung des Schleppens stand den lokalen Polizeibehörden zu. In Mainz wurde bereits am 24. März 1817 wieder eine zunftmäßige Ordnung der Gesellschaft, die unverändert bestehen geblieben war, getroffen[4]: Fremde Fuhrleute wurden in Mainz und damit für den Main bis Frankfurt, den Rhein bis Speier, ausgeschlossen; für die nötige Zahl der Pferde zum Schleppen im innerstädtischen Dienst wurde gesorgt[5], die Rangordnung

---

Die Gesamtentwicklung stellt sich:

	Rheinschiffer	Fahrzeuge	Schiffer der Nebenflüsse	Fahrzeuge	Zusammen Schiffer	Zusammen Fahrzeuge
1813	689	?	629	?	1318	?
1819	815	1043	802	1438	1617	2481
1820	875	1108	875	1733[6]	1750	2841
1821	879	1105	914	1839	1793	?
1822	875	?	946	?	1822	?
1823	899	?	963	?	1823	?
1826	957	1245	976	1862	1933	3107

[1] Herman, Adreßbuch 1823 S. 93 f.

[2] Eingehend Eckert 137—140.

[3] Vgl. überhaupt die eingehende Darstellung bei Eckert 185—190, der nichts hinzuzufügen ist.

[4] Eckert 191 ff. Beilage 6 S. 403.

[5] Nach Ockhart 1708, nach Schirges 1733.

Digitized by Google

der Halfner war der der Schiffer angepaßt, namentlich suchte man alle Anläße zu Zwistigkeiten zwischen ihnen und den Schiffern durch genaue Regelung ihrer Verpflichtungen und Ansprüche, abzuschneiden, was auch einigermaßen gelang. Dahin gehörte vor allem, daß Löhne und Verpflegung fest geregelt wurden. Man suchte eben, wo es nur irgend anging, die Elemente zu fixieren, aus denen sich der Preis der Transportleistungen zusammensetzte. Der Mietlohn für ein Pferd wurde z. B. bis Frankfurt auf 4 fl, bis zum äußersten Punkt, Speier, auf 12 fl bestimmt. Hinter Speier hörte der Leinpfad auf. Bei Schröck wurden höchstens 2000 Zentner in je ein Boot geladen; 56 Menschen spannten sich vor, ihr Weg führte sie oft durchs tiefe Wasser; dann gelangte man bei gutem Wind in 8, bei widrigem in 14 Tagen nach Straßburg. Bei so harter Arbeit bedurfte der Halfner 4 reichliche Mahlzeiten am Tage. Er erhielt außer 17 fl die Kost. Sie machte für das Boot gewöhnlich 2600 Flaschen Wein, $1^1/_2$ Ochsen, 700 Brote ꝛc. aus. Es war eine Vergeudung von Arbeitskraft, die ihresgleichen sucht.

Die Haftung der Schiffer für die Ladung hatte, arm wie sie waren, niemals genügt. An eine Versicherung auf dem Rhein hatte bisher niemand gedacht. Auch war in Holland, das so lange für die Organisation des Handels in Deutschland Vorbild geblieben war, das Versicherungswesen, das sich hier im 17. Jahrhundert rasch entwickelt hatte, wie so vieles andere stehen geblieben. Man hatte auch in der Seeversicherung nicht den Schritt zu größeren Aktienunternehmungen wie in England und Frankreich gemacht; gewöhnlich beauftragte man, so oft ein Seeschiff abging, einen Makler, der „die Runde bei Privatleuten machte", von denen sich jeder mit einer freiwilligen Summe bei der Versicherung beteiligte, bis die Höhe den Wert der Ladung erreicht hatte. Als nun in den ersten Friedensjahren der Getreidetransport auf dem Rheine sich außerordentlich hob, waren auch zum erstenmale eine Reihe von Getreideschiffen in dieser Weise auf dem Rheine versichert worden. Das machte im Jahre 1817 die wichtigsten Firmen von Köln und Mainz aufmerksam und veranlaßte sie, in zwei zusammenwirkenden, den Gewinn und Verlust gleich teilenden, nur in der Verwaltung getrennten Gesellschaften zusammenzutreten. Ein früherer Plan, im Mittelpunkt des Geldverkehrs in Frankfurt eine Versicherungsgesellschaft zu gründen, war nicht zur Ausführung gekommen. Nur im Interesse des Handels also war die Gesellschaft gedacht und beschäftigte sich daher nur mit der Güterversicherung, während sie die Kaskoversicherung ausdrücklich ausschloß. Die Versicherten waren zugleich die Versichernden, so daß man in dem nächsten Jahrzehnt die Rhein-

Digitized by Google

schiffahrts-Assekuranz-Gesellschaft geradezu wie eine Organisation des Handelsstandes ansah, aber der Gedanke, eine Gegenseitigkeitsgesellschaft zu gründen, trat trotzdem nicht in den Gesichtskreis. Man schloß sich, wie es gegeben war, an die altausgebildeten Formen und Bestimmungen der Seeversicherung an und wählte auch außerdem diejenige Form der Unternehmung, die durch das französische Handelsgesetzbuch ungemein erleichtert und klar geregelt war: die Aktiengesellschaft. Der enge Anschluß an die Seeversicherung, bei der die Gefahr und die Kautelen doch ganz andere, namentlich damals noch, waren als bei der ruhigen Flußschiffahrt[1], brachte freilich eine Umständlichkeit und Verteuerung mit sich, wie sie bei völlig neuen unerprobten Organisationen erklärlich ist, sich auf die Dauer aber unmöglich halten konnte. Die Behörden brachten anfangs der neuen Unternehmung nicht besonderes Vertrauen entgegen. Die Verwaltungskommission, Eichhoff und Ockhart, erstatteten der Zentralkommission ein sehr abfälliges Gutachten[2]: Unerhört schien es ihr, daß sich die Gesellschaft ein Retentionsrecht und beim Verdacht falscher Versicherung sogar das Recht, die Warenballen zu öffnen, vorbehielt; denn nicht einmal der Staat nehme sich solche Befugnisse zur Sicherung seiner Gebühren; nie könne man einen solchen Übergriff Privatleuten einräumen, selbst wenn sie selber durch Vertrag darüber übereingekommen seien. Ebenso bedenklich sei es, daß die Gesellschaft das Recht in Anspruch nehme, solche Schiffer, die ihr nicht vertrauenswert erschienen, von der Versicherung auszuschließen; denn damit griffe die Assekuranzgesellschaft in die Befugnisse der ordentlichen Verwaltung über; es würden gleichsam zwei Schiffahrten, die eine unter der Aufsicht der Zentralkommission, die andere unter der der Gesellschaft entstehen. Dagegen wollten Eichhoff und Ockhart auf diesem Umweg gern dem Umschlagsrecht und dem bisherigen Speditionsbetrieb neue Kräfte zuführen, indem sie vorschlugen, den Umschlag in den alten Stationshäfen und die Dazwischenkunft eines Spediteurs als Bedingung der Versicherung zu stellen. So wenig konnten sich noch die Verwaltungsbeamten in die freiere Geschäftsgebarung und in die Ausübung von freiwillig vereinbarten Machtbefugnissen großer Gesellschaften, wie sie ihnen durch das Recht bereits eingeräumt wurden, noch finden.

Anderseits traute man es sich auch nicht zu, eine obligatorische, staatlich organisierte Versicherung durchzuführen. Eine vortreffliche, französisch

[1] cf. Ehrenberg Versicherungsrecht I, S. 67, der auseinandersetzt, daß sich jetzt wieder die, einstweilen noch getrennt zu behandelnden, Formen der Land- und Wassertransportversicherung nicht mehr scharf trennen lassen infolge der heutigen Gestaltung des durchgehenden Verkehrs.

[2] Nau I, 203 f.

Digitized by Google

geschriebene Abhandlung machte diesen Vorschlag, den die Zentralkommission mit schmeichelhaften Worten veröffentlichte und zugleich begrub[1]. Hier wurden die Schwächen des Statuts klar dargelegt: Es bringe nur eine minutiöse Sorgfalt für die Interessen der Gesellschaft, aber keine Stipulationen, die die Versicherten über ihre Interessen beruhigen könnten, unendliche Formalitäten und Beweisstücke, die der Kaufmann überschicken müsse, so daß jeder Unfall eigentlich erst Anlaß zu einem Prozeß gebe, in dem der Versicherer zugleich Partei und Richter sei, Strafbestimmungen, denen zufolge Prämie und Versicherung schon verfallen, wo auch bloße Nachlässigkeit des Spediteurs vorliegen könne. Vor allem sei die Prämie viel zu hoch bemessen: auf der Fahrt von Holland bis Mainz würden im Sommer $^{7}/_{20}$ %, im Winter, was dem milden Klima doch nicht entspreche, $^{11}/_{20}$ % vom Wert der Ware als Prämie erhoben. Nun seien nach zehnjähriger Beobachtung im Durchschnitt nur für 40 000 Fr. Havarien vorgekommen, während man bei allgemeiner Benützung der Versicherung fast 900 000 Fr. Jahresprämien erheben würde. Der Verfasser schlägt also statt dessen eine obligatorische staatliche Versicherung vor, bei der ein Zuschlag zum Oktroi erhoben wird. Wenn man diesen einstweilen, um einen Reservefonds zu bilden, auf 5 % bemesse, würde das immer noch nicht mehr als $^{1}/_{10}$ % vom Wert betragen; mit 2 % Zuschlag zum Oktroi werde man auf die Dauer auskommen; die Entscheidung über Havarie würde dann allein den geordneten Schiffahrtsgerichten zustehen, der Kaufmann außer im Fall betrügerischer Versicherung stets die Versicherungssumme erhalten, die Schiffer ohne Ausnahme kontrolliert werden. Die Einfachheit, die gleichmäßige Verteilung und was ihm das Wichtigste ist, die Solidarität der ganzen Rheinschiffahrt scheint ihm auf diese Weise am besten gewahrt; denn es sei nur billig, wenn trotz geringerer Gefahr die so viel lohnendere Schiffahrt des Niederrheins gleich mit der der anderen Strecken zahle. Er kennt freilich auch die schwache Seite seiner Vorschläge: Jeder Staatsanstalt, auch wenn sie unter gemeinsamer Verwaltung der Uferstaaten stehe, werde das Mißtrauen der Kaufleute entgegenkommen, weil sie immer fürchten, daß die Zuschläge bleiben, der Zweck aber wegfalle; darum müsse die Versicherungskasse getrennt von der übrigen Verwaltung unter Kontrolle der Handelskammern stehen, denen man auch das Recht vorbehält, die Prämien unter den Anfangssatz zu ermäßigen — Gedanken, die in eine ferne Zukunft vorgreifen, spätere Gegensätze vorausnehmen, die sich aber auf dem besonderen Gebiete der Transportversicherung auch in unserer Zeit nicht als angänglich

[1] Nau I, 209 ff.

Digitized by Google

gezeigt haben. Wie hätte vollends die Zentralkommission, der schon der Wiener Kongreß alle Verwaltungsbefugnisse beschränkt hatte, und die nicht einmal ihren bescheidenen Pflichten gerecht zu werden verstand, solche positive Aufgaben zu bewältigen vermocht! Ein Gedanke, uns der nächstliegende, taucht in diesen Debatten noch nie auf: daß doch vielleicht auch die Konkurrenz dahin wirken könne, jene Härten abzuschwächen. Noch ist man so vollständig von den Erinnerungen an privilegierte und regulierte Kompagnien eingenommen, obwohl diesen schon von dem Gesetze, das neue Rechtsbedingungen schuf, der Boden entzogen ist, daß man sich auch die neue Gesellschaft nicht wohl anders denken konnte. Das Kartell ist hier der Ausgangspunkt, nicht der Schluß der Entwicklung gewesen, in deren weiterem Verlauf sich die Konkurrenz als vorteilhafter herausstellte.

Trotz jener zahlreichen Bedenken hat die Zentralkommission vorgezogen, an dem Statutenentwurf nichts zu ändern. In der Tat sieht er böser aus, als er sich herausstellte. Die bloße Tatsache, daß hier eine gemeinsame, mehr als bloß beratende Organisation der wichtigsten Kreise des Handelsstandes getroffen wurde, war schon von hohem Wert, und als 8 Jahre später eine noch wichtigere Unternehmung, die Einführung der Dampfschiffahrt, in Frage kam, sind die Erfahrungen der Assekuranz-Gesellschaft verwertet worden. Auch außer jenen, durch den Wortlaut der Statuten wohlbelegten, Bedenken ist dieses erste Statut eines großen Aktienunternehmens im westlichen Deutschland wirtschaftlich und juristisch sehr interessant. Der Grundgedanke bleibt, wie schon bemerkt, der der regulierten Kompagnien, einer wenigstens noch halb öffentlichen Unternehmung: die Handlungsvorstände der beiden Hafenplätze bewirken den Abschluß der Gesellschaft, von den Handelsleuten dieser Städte schlechthin nimmt man an, daß sie die Mitglieder seien; wie ein Schiffahrtsvertrag wird die Gesellschaft einstweilen nur auf 6 Jahre abgeschlossen. Die Übertragbarkeit der Aktie ist daher auch noch sehr eingeschränkt: die Genehmigung des Direktors und des Ausschusses sind hierzu in jedem Falle nötig; bei Todesfällen und Fallimenten zieht die Gesellschaft die Aktie gegen Auszahlung des Kapitalwertes und der fälligen Dividende ein, um sie anders zu begeben — so ängstlich bedacht ist man, daß kein Anteil an der Unternehmung in unrechte Hände, außerhalb des interessierten Handelsstandes, gerate. Die Einzahlung auf die Aktien von 1000 fl. bei einem Aktienkapital von 750 000 fl. betrug nur 5 %, der Rest mußte jedoch in zwei Wechseln hinterlegt werden. Die Prämien waren auch so hoch bemessen, daß man das Aktienkapital nur ausnahmsweise zu den Entschädigungen heranzuziehen gedachte; es sollte von den Direktoren „rentbar gemacht

Digitized by Google

werden"; der Frankfurter Entwurf hatte ausdrücklich gesagt, im Diskontogeschäft verwertet werden. Daß Direktion und Aufsichtsrat in ihren Befugnissen nicht scharf getrennt werden, sondern zu einer „Assekuranzkammer" verschmolzen erscheinen, entspricht nur dem Standpunkt der damaligen Gesetzgebung. Jede der beiden Städte hat ihre eigene Kammer, aber die Generalversammlung, auf der auch Beschluß über die Dividende gefaßt wird, ist eine gemeinsame[1]. Das Aktienkapital wurde in den nächsten 20 Jahren nur sehr gering bis auf 800 000 fl. erhöht, die versicherten Werte betrugen allerdings auch 1835 erst 25 Millionen Gulden, die Entschädigungen 15—16 000 fl. = $^3/_5{}^0/_{00}$.

Unter politischen und sozialen Bedingungen, wie sie bisher geschildert wurden, konnte sich der Verkehr doch nur langsam entwickeln und die Dienste, welche er der allgemeinen Volkswirtschaft leistete, mußten noch unvollkommen bleiben, obwohl die übrige wirtschaftliche Lage, die Gestaltung der Produktion zu leistungsfähigeren Formen und die Hebung der Konsumtion, auf ein rascheres Tempo der Bewegung hindrängte. Die Handelskammer Köln, deren Mitglieder doch selbst großenteils von den alten Mißbräuchen lebten, traf den Kern der Sache, wenn sie 1823 schrieb: „Wenn die Konsumtion sich samt der Bevölkerung gehoben und dennoch die Kaufleute mehr wie je klagen, so beruht dieser scheinbare Widerspruch darin, daß seit 100 Jahren unser Handel und Handelsmittel unverändert geblieben sind, und das gilt vor allem von der Rheinschiffahrt." Dieser Ansicht ungeachtet galt es am ganzen Rhein als unumstößlich, daß die alte Form der Rang- oder Beurtfahrten die einzige sei, bei der der Kaufmann, oder vielmehr der Spediteur, der Sammelladungen zusammenstellt, auf Pünktlichkeit zu rechnen habe. Die Wiener Akte hatte den Handelsstädten, d. h. in Wirklichkeit den Handelskammern, den Abschluß solcher Verträge vorbehalten, die verschiedenen Entwürfe der interimistischen oder definitiven Instruktionen sahen aber auch eine Prüfung und Bestätigung derselben durch die Zentralkommission vor. Hiergegen glaubten sich die Handelskammern im voraus als gegen einen unberechtigten Eingriff verwahren zu müssen[2]: Sofort werde damit wieder die Begünstigung einzelner Städte und eine Bevormundung eintreten. Man würde irren, wenn man hierin eine Neigung zu freierer Bewegung erblicken wollte. Im Gegenteil: mit jener Begünstigung einzelner Städte sind die kleinen

[1] Rheinschiffahrts-Kommiss.-Bericht 1835.
[2] Handelskammer Köln. August 1814.

Digitized by Google

Konzessionen zu Gunsten Frankfurts gemeint, und als Gefahr der Bevormundung wird angeführt: den Behörden werde wieder die Anzahl der Rangschiffer zu klein erscheinen. So erscheint den Handelskammern die Gewerbefreiheit der Schiffer, die doch die Wiener Akte festgestellt hat, nur als ein Schreckbild, mit dem sie ihrerseits drohen, wenn sie hinzufügen: Wahrscheinlich würde alsdann der Handel auf Rangfahrten überhaupt verzichten; dann würde aber auch eine solche Zersplitterung der Schiffahrt unter freier Konkurrenz eintreten, daß bald auch nicht mehr ein einziger solider Schiffer zu finden sein würde. Ockhart, der sachliche Berater der Zentralkommission, sah nicht so schwarz; seine Ansichten aber gehen nach derselben Richtung: in seinen Gutachten sieht er es stets für ausgemacht an, daß auch nach Einführung der Gewerbefreiheit die Rangfahrten, die unter Genehmigung der Regierung mit Einverständnis des Handelsstandes der zu verbindenden Häfen eingerichtet würden, allein den Sieg davontragen und alle Verladungen an sich ziehen würden; denn als ausgemacht gilt es auch ihm, daß keine Verladungen wohlfeiler, schleuniger, sicherer sind als die ihrigen; und im Jahre 1826[1], als sich das Ende des „Interimistikums" nahte, warnte er nochmals: Man möge nicht alles von der hochgepriesenen Freiheit erwarten, sondern eine Regelung der Schiffahrt durch den Handelsstand, d. h. Rangfahrten für alle Stückgüter, die doch die Mehrzahl ausmachten, vorsehen, wobei denn Zahl, Zeit und Lohn so zu bestimmen seien, daß beide Teile dabei bestehen könnten und nicht Wohlfeilheit auf Kosten der Sicherheit erreicht werde.

Gewiß hat es auch schon in dieser Zeit namentlich unter den bergischen Fabrikanten, die aber ungern die Feder ansetzten, Freunde der freien Konkurrenz gegeben; nach außen erkennbar treten aber als ihre Vertreter immer nur die preußischen Beamten auf.

Zufrieden jedoch war mit dem bestehenden Zustand trotzdem niemand. Die wichtigsten Rangfahrten blieben die der Großschiffer für den durchgehenden Verkehr von einem Stationshafen zum andern. Ihnen fielen vor allem die Kolonialwaren zu, in denen man noch immer die wichtigsten Gegenstände des Verkehrs sah. Das war aber mit Händen zu greifen, daß die gezwungene Beurtfahrt von Holland nach Köln, auf die die Deutschen nicht den geringsten Einfluß hatten, nur eine Stütze des tatsächlichen holländischen Handels- und Schiffahrtsmonopols auf dem Niederrhein war. Und wie langsam, wie teuer war diese Fahrt! An diesem unleidlichen Zustande fingen zuerst die rheinischen Kaufleute an, ihre Ansichten um-

[1] Nau IV 1, S. 23 (1822) u. Ockharts lithographierter Bericht von 1826.

Digitized by Google

zuformen. Sollte auch wieder der neu entstandene, aussichtsreiche Verkehr mit Antwerpen dieser privilegierten holländischen Schiffergilde preisgegeben werden? — Das war eine Lebensfrage namentlich für Köln. Hier aber erhob sich wieder die Schwierigkeit, wie man sich im Interimistikum mit den Bestimmungen des Oktroivertrages abfinden könne. Sofort im Jahre 1816 entstanden zwei Unternehmungen, die der holländischen Rangfahrt auf dem Niederrhein Abbruch tun sollten. Der unternehmende Kohlenschiffer Stinnes richtete eine Schnellfahrt von Köln nach Arnhem ein, von wo alsdann im inneren holländischen Verkehr der weitere Transport von jedem niederländischen Schiffer übernommen werden konnte[1]. Dieser erste Großunternehmer leistete sofort viel besseres und billigeres als die Rangfahrt, er nötigte diese sogar binnen kurzem zu einer Frachtermäßigung von 10 %. Die Lieferzeit Amsterdam—Köln setzte er auf 14—18 Tage, wo sie bisher 2—3 Monate gewesen war, und dies trotz der Umladung. Auf Beschwerde der Gilde unterdrückte darauf sofort die niederländische Regierung die Firma. Sämtliche Handelskammern bis herauf nach Mannheim drängten die Zentralkommission um Wiederherstellung, Jacobi aber, seiner einmal angenommenen Ansicht nach, war gegen die „Kleinschiffahrt" eingenommen und warnte in Berlin. Die höheren Beamten sahen klarer: der Oberpräsident Solms-Laubach und der Minister Bülow bemühten sich für Stinnes, jedoch ohne Erfolg.

Dem Brüsseler Kabinett gegenüber war als Einheimischer in einer günstigeren Lage der Kaufmann Quack in Nymegen[2]. Er richtete 1816 eine direkte Fahrt Köln—Antwerpen ein, die sich in den nächsten Jahren, namentlich seit 1819, rasch ausdehnte. Anfangs war auch sie auf Umladung in Nymegen berechnet, da die Rheinschiffe nicht ohne weiteres geeignet waren, die Schelde zu befahren; auch erregten seine billigen Fahrzeuge mehrmals den Unwillen der Kölner Handelskammer; allein mit zunehmendem Absatz besserte er sich in dieser Hinsicht und als er 1823 das erste Schiff, das ohne Umladung nach Antwerpen fuhr, auf den Rhein brachte, beruhigte die dortige Handelskammer die Kölner Freunde über dessen Ungefährlichkeit. In dem Vertrage, den Quack 1819 mit einer Anzahl Antwerpener Handelshäuser auf 3 Jahre schloß, verbürgte er 10 Tage Fahrt und weitere 10 Tage Ladefrist. Es ist bezeichnend für den Standpunkt, auf dem die Mehrzahl der Kölner verharrte, daß sie anfangs wünschten: Quack möge sich in die Gilde aufnehmen lassen; Merckens mußte ihnen mit einiger

[1] Berlin. St.-A. R.-Sch. Nr. 26. Akten über Stinnes u. die C. C.
[2] Akten der H.-K. Köln. Schiffahrt nach Antwerpen.

Digitized by Google

Mühe klar machen, daß es nicht angehe, diese noch vor ihrem Erlöschen zu kräftigen. Sodann wünschte die Kölner Handelskammer, die Schiffahrt Quacks zu einer regelmäßigen, von den beiden Häfen geordneten Beurt zu machen. Sie war etwas betroffen, als die ganz modern gewordenen, von keiner Tradition belasteten Antwerpener erklärten: Niemals würden sie eine solche einrichten, in ihrem Hafen dürfe sich ohne Unterschied jedes Fahrzeug jeder Nation in Ladung legen; nur als einen Privatmann würden sie Quack möglichst fördern.

Die Schwierigkeiten gingen diesmal weniger von der niederländischen Regierung aus, die in allem, was Antwerpen anging, ängstlich und entgegenkommend war, um wenigstens diese Stütze in dem aufsätzigen Belgien zu haben, als vielmehr von Preußen. Man hatte denn doch für den Holländer Quack nicht das gleiche Interesse wie für den Preußen Stinnes. Quack wünschte begreiflicherweise in Köln Rückladung zu nehmen. Das widersprach der Oktroikonvention, wenn es auch sicherlich zum Vorteil des deutschen Exports diente: Stinnes hatte nur eine erlaubte Intermediärfahrt unternommen, das Unternehmen Quacks war unzweifelhaft eine direkte Fahrt. Aus diesem Formalismus, der dem Kaufmann ein Ärgernis war, ohne den aber eben der Jurist nicht auskommen kann, ergab sich freilich die Absurdität, daß Quack dem Gesetz genug tat — wenn er in Mülheim Rückladung einnahm, so daß man, wie die Kölner Kaufleute bemerkten, den Rangschiffern nichts nütze, sondern nur ihnen Kosten mache. Die Handelskammer, um Gründe nie verlegen, bestürmte von 1819 an Regierung und Zentralkommission mit Bitten um Zulassung der Rückladung; sie führte die Wiener Akte ins Feld, die der Scheldefahrt möglichste Erleichterung versprach, um freilich von Jacobi zu hören, daß die Schelde die Zentralkommission nichts angehe. Bei dem ängstlichen Finanzminister Klewiz und einigen Zollinspektoren kamen auch fiskalische Bedenken ins Spiel; die Kölner Regierung, die, ehe Delius den Posten in Trier mit dem Kölner vertauschte, wenig Verständnis für die Verkehrsinteressen besaß, bestärkte dieselben. Mit klassischer fiskalischer Befangenheit erklärte sie dem Minister: „Durch die vermehrte Benützung des Wasserweges werde der Landweg über Aachen noch mehr in Abgang kommen und auf diese Weise die Transitabgabe umgangen (!) werden, mithin dem Fiskus noch häufiger die Differenz zwischen der Transitabgabe und der nur 1 Fr. 6 Cts. pro Zentner betragenden Rheinschiffahrtsgebühr entgehen." Umgekehrt hatte die Handelskammer beantragt, den Transitzoll über Aachen herabzusetzen, um die Gleichheit des Land- und Wasserweges zu erreichen. Das Ministerium entschied (7. Januar 1824), daß die Rückladung abzulehnen sei. Als Begründung führte es

Digitized by Google

freilich nur an: „Bevor die Rheinschiffahrtsangelegenheit nicht im allgemeinen entschieden sei, erscheine es in keiner Weise angemessen, in einzelnen damit in Verbindung stehenden Schiffahrtsinteressen etwas zu ändern."

Als mit Motz ein neuer Geist ins Finanzministerium einzog, als im Rheinland Delius und der treffliche Schütz, der sogar als Obersteuerdirektor Popularität erwarb, die maßgebenden Personen wurden, schienen die Aussichten günstiger. In einer beredten Denkschrift legte Merckens Delius die Wichtigkeit der Frage dar. Sie war jetzt brennend geworden, denn vom nächsten Jahre ab sollten auch Dampfschiffe denselben Weg nehmen: „Wenn diese jede Woche zweimal Passagiere und Güter in Antwerpen einnehmen und im Fluge nach Köln bringen werden, so ist es selbstredend, daß alsdann Amsterdam und Rotterdam nur die Wahl haben, entweder dem deutschen Handel zu entsagen oder aber das Nämliche zu leisten, was Antwerpen tut, nämlich die Güter anstatt in den bisherigen 3—4 Wochen in 3—4 Tagen nach Köln zu schaffen." Bei Delius fand er ein offenes Ohr: In seinem Antrag an das Ministerium ironisiert er die zärtliche Sorgfalt der preußischen Regierung für die „holländischen Gildenschiffer", die als Rotterdamer Beurtfahrer gar nicht einmal über ihre Stadt hinaus auf die Schelde durften; er knüpfte an Napoleons innere Verkehrspolitik, seine Kanalpläne und seine Begünstigung Antwerpens, an, indem er zugleich darlegte, daß man jetzt nur über Antwerpen der Vormundschaft hier Hollands, dort Frankreichs die Spitze bieten könne. Die ganze Schale seines Spottes ergoß er über den Oberzollinspektor, der von den Gutachten der Handelskammer berichtet hatte: „Sie habe nur die Grundsätze eigennütziger Spediteurs ausgesprochen, 7½ Sgr. mehr oder weniger bemerke man gar nicht im Warenpreis." Delius schrieb darauf: „Es überfiel mich ein Grausen bei solcher Behandlung der Verwaltungsinteressen von Leuten, die der Staat zur Wahrnehmung seines Nutzens teuer bezahlt." Darauf erfolgte wenigstens für die Dampfschiffe die Freilassung der Rückladung; weiter wollte man den provisorischen Zustand mit Rücksicht auf die baldige Regulierung der gesamten Verhältnisse nicht einseitig abändern[1]. — Die Regulierung erfolgte in der Tat jetzt bald, aber in unerhoffter Weise sah sich Antwerpen wieder für eine Reihe von Jahren von ihren Vorteilen ausgeschlossen.

Minder bedeutsam waren die vielen kleineren Rangfahrten auf den einzelnen Stromstrecken, die in den Händen der Intermediärschiffer lagen. Die beiden führenden Handelskammern, Köln und Mainz, sahen sie nicht

[1] Ministerialbeschluß 29. Juni 1830.

Digitized by Google

gern, weil sie jetzt wie früher der durchgehenden Spedition leicht Abbruch taten; jeder kleine Hafenplatz hatte sich solche gesichert. Den Kölnern war die Düsseldorfer, beiden Handelskammern die Koblenzer Rangfahrt besonders lästig. Die Mainzer beantragten daher im Jahre 1827 vergeblich bei ihrer Regierung, die Intermediärfahrt auf Ober- und Mittelrhein ganz freizugeben[1]. Das wäre hier um so nötiger gewesen, als Preußen, wie bemerkt, in demselben Jahre die völlige Gewerbefreiheit für die Kleinschiffahrt als Vorspiel für die Aufhebung der Großschiffergilde einführte, womit alle diese Rangfahrten als gesetzliche Einrichtungen in Wegfall kamen. Man hatte nur dafür gesorgt, daß zu Warenladungen wenigstens nur Schiffe von mindestens 200 Zentner Laderaum zugelassen würden, während bisher sogar solche von 30 Zentner zugelassen waren. Jetzt schlossen die kleineren Städte wie Wesel sofort freiwillige Rangverträge mit günstigeren Bedingungen für die Ladezeit. Auch auf dem Main hatte man schon 1815 von der gezwungenen Rangfahrt abgesehen, die freiwillige aber tatsächlich beibehalten[2].

Immer wichtiger wurde unterdessen die Schiffahrt auf den Nebenflüssen und da bereits fast von jedem Flusse der Schiffer auch auf ein Stück des Hauptstroms fahren durfte, wurde die plötzliche und vollständige Umwandlung, die nach dem Erlaß der Akte von 1831 eintrat, vorbereitet.

Auf der Mosel war 1824 ein Gütereilschiff, das alle 10 Tage abging, eingerichtet worden, man hatte aber mit ihm größere Absichten und gedachte die Mosel als internationalen Verkehrsweg auszubilden, durch den man dem Rhein eine Ausfallspforte gab, die Holland nicht kontrollieren könne[3]. Die Handelskammern Metz und Köln wirkten zusammen, um von der preußischen Regierung eine Vertiefung der Mosel, den Erlaß des dortigen Oktrois, die Gleichstellung der Eingangszölle zur See und auf der Mosel für Rotwein und die Errichtung eines Konsulates zu Metz zu erlangen. Man berechnete, daß man den Rotwein von Bordeaux auf diesem Wege in 50—65 Tagen erhalte, während auf dem Seeweg 3—6 Monate dahingingen, so daß der Käufer eher Zahlung leisten müßte, als er sich von der Güte der Ware überzeugen könne. Die Regierung bewilligte die Gleichstellung und ermäßigte hier den Oktroi so sehr, daß sein Ertrag von 33000 Taler auf 5000 Taler sank; die Vertiefung der Mosel, versicherte sie, sei oft geplant gewesen, aber

[1] Eckert 144.

[2] Schanz, Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert 23 f.

[3] Die Absurdität einer holländischen Transitabgabe am Luxemburger Moselufer scheint demnach doch bald abgestellt worden zu sein.

Digitized by Google

immer an dem geringen Entgegenkommen Frankreichs gescheitert[1]. — Seitdem haben sich für dieses Schmerzenskind deutscher Flußschiffahrt immer wieder andere Widerstände und Anstände gefunden.

Am Niederrhein fing soeben die Schiffahrt auf der Lippe, für die man ja auch Kanalprojekte zur Umgehung Hollands hegte, an, sich etwas freier zu entwickeln. Die westfälischen Wälder wurden erst durch sie einer besseren Verwertung erschlossen. Durch die Erbauung der Schleusen bis Lippstadt herauf wurde sofort das Gebiet des Holzhandels um 150 Quadratstunden (!) erweitert[2] — eine Erfahrung, die sich genau in gleicher Weise in den letzten Jahren bei Verbesserung der Fulda und Weser gezeigt hat. Der weiteren Entwicklung stand aber der Oktroi im Wege, der zwar um ein Fünftel niedriger als der des Rheines war, aber dennoch im Durchschnitt 40 % der Fracht betrug; seitdem die Chausseen gebaut waren und das Pferd 20 Zentner statt wie bisher 15 zog, war eine Herabsetzung unvermeidlich, wenn der Wasserweg konkurrieren sollte. Delius erlangte sie ohne Schwierigkeit, da man auch mit der Tarifminderung auf dem Rhein begann.

Bedeutsamer und zukunftsreicher als alles übrige war jedoch der Kohlentransport, der sich einstweilen noch ausschließlich auf dem Wasserwege, auf Ruhr und Rhein vollzog. Blicken wir zurück auf seine Entwicklung[3]. Nachdem im Jahre 1767 die ersten Versuche gemacht worden waren, Kohlen auf die Lippe zur Verfrachtung zu bringen, fing man bald an, die Ruhr zu benützen, die als tiefste Linie des Kohlengebirges zugleich der Wasserlösung und der Förderung diente, erstreckte sich doch der Bergbau noch lange allein auf diese südliche Gegend des Kohlenrevieres mit ihren wenig mächtigen, aber leicht zu erschließenden Flözen. 10—15 mal hatte man anfangs auf der 10 Meilen langen Strecke umladen müssen wegen der vielen Mühl- und Fischwehre, die, einst von Klöstern und Herrensitzen angelegt, noch zu ihnen gehörten. Nur durch militärische Exekution in Werden und durch Geldvorschüsse an den Inhaber der Herrschaft Broich hatte Friedrich der Große die Regulierung des Flusses durch Schleusenbau durchgesetzt; ein Haupthindernis bildete der Partikularismus preußischer Beamten selber, die bald für den Kohlenbergbau von Mark, bald für Cleve Nachteile besorgten. Mehrere Schleusen blieben im Privatbesitz von Adligen, die sie mit Staatsvorschuß gebaut hatten. Nur ein schmaler Uferstreifen von 12', allmählich durch Sprengungen verbreitert, diente als Leinpfad; herüber und hinüber

[1] Die Entscheidung traf erst 1832 ein.

[2] Denkschrift über die Lippeschiffahrt 1829. Köln. H.-K.

[3] Henz, Der Ruhrstrom und seine Entwicklung. Essen 1840. M. Lehmann, Stein 39 f.

Digitized by Google

mußten die Pferde in dem engen, gewundenen Tal gesetzt werden. Besonders gefürchtet war die Hattinger Brücke um ihrer engen Durchfahrt und ihrer Stromschnellen willen; das Schiff war verloren, wenn es sich hier quer legte, aber fast gefährlicher noch war die ebene Strecke von Mülheim nach Ruhrort mit ihren vielen Flutrinnen und dem versandenden Rückstau des Rheines. Schon Heinitz und Stein haben deshalb wieder an die Ersetzung der Ruhr durch die Lippe gedacht, zumal Steins geologischer Scharfblick bereits erkannte, daß weiter nördlich in größerer Teufe die mächtigeren Kohlenflöze strichen. Er hat dann durch das Hauptwerk seiner westfälischen Verwaltung, den Chausseebau, den Warentransport gefördert[1]. Doch blieb für die Kohle insbesondere die Ruhr einstweilen der gegebene Weg. Die Schiffe waren lang und schmal (110′ zu 16 1/8′), sie konnten nicht mehr als 30 1/8″ Tiefgang haben und 90 Tonnen waren die höchste Ladung; von Werden bis Ruhrort brauchten sie gewöhnlich 11 Tage; man hoffte noch 1840 umsonst, die Zeit auf 6 bis 7 Tage zu verkürzen. Damals konnte man noch auf 8 oder 10 Schiffbrüche im Jahre = 5 % aller Schiffe rechnen und war sehr zufrieden, als sich dies etwa auf die Hälfte ermäßigte. Frühzeitig hatten bei hohen Prämien sich daher die Schiffer bei einer französischen Gesellschaft versichert; um 1830 haben sie alsdann eine eigene Gegenseitigkeitsgesellschaft gegründet. Noch verstand es sich auch für die eifrigen Förderer dieses Werkes von selber, daß die Flußregulierung sich selber bezahlt machen müsse. Seit 1787 bestand der Ruhrschiffahrtsfonds, in den die Abgaben flossen, der seine Mittel aber auch aufbrauchte; nur in der Zeit des Großherzogtums Berg, als jährlich höchstens 64 000 Taler auf den Flußbau verwendet wurden, machte man einen finanziellen Gewinn. Dann hatte sich Vincke als Oberpräsident von Westfalen ausbedungen, die Ruhrschiffahrt, obwohl sie überwiegend der Rheinprovinz angehörte, unter seiner Obhut zu behalten. Eine allmähliche Ausgleichung der Abgabe auf der ganzen Strecke wurde durchgeführt[2], noch hatte man längere Zeit selbst auf dieser kleinen Strecke den Grundsatz befolgt, den Unterlauf stärker als den Oberlauf zu belasten. Die Benutzungsgebühren waren hoch, die Transportkosten schwollen durch sie für den Meilenzentner auf 1,74 Pfg. bei Vollfracht, 2,43 Pfg. bei Halbfracht an (4,6—6,5 Pfg. p. Tonnenkilometer); aber Schleusen und Leinpfad waren in musterhafter Ordnung, von 1820—25 wurde der erste Ruhrorter Hafen mit 5000 □ Ruten Magazinen hergestellt. Es sei hier schon erwähnt, daß sich bereits in den dreißiger Jahren diese

[1] Lehmann, Stein 184.
[2] Jedoch erst bis 1849.

Digitized by Google

Anlagen als zu eng erwiesen und man von 1837 ab ein neues, ebenso großes Bassin in Ruhrort erbaute, während sich gleichzeitig in Duisburg eine Aktiengesellschaft mit Staatsunterstützung für Hafenanlagen bildete. So hatte sich schon 1831 die Ruhrflotille auf 230 Schiffe gestellt; als sich die Zahl bis 1838 auf 377 erhöhte, war man auch an der Grenze der Leistungsfähigkeit des unbequemen Flußlaufes angekommen.

Einst hatte Heinitz in Begleitung seines jungen Schülers Stein im Jahre 1780 eine eigene Reise nach Holland unternommen, um der Ruhrkohle den holländischen Markt zu erschließen[1], dann hatte seit 1815 Hollands Ausschlußpolitik diese gezwungen, den deutschen Markt mehr aufzusuchen, und wir haben schon gesehen, wie die preußische Regierung damals nach anfangs lässigem Verhalten bei der Zentralkommission eifrig den unternehmungslustigen Stinnes förderte; der Minister Bülow hob hervor, daß der Kohlenhandel schon ein Objekt von jährlich 300 000 Taler sei — eine Summe, die in der Volkswirtschaft jener Tage beträchtlich schien. So konnte der Schlag, den die holländische Sperre der Kohlenförderung versetzte, binnen kurzem verwunden werden; auf der Ruhr allein steigerte sich der Versand in 15 Jahren um mehr als das Vierfache[2].

Das Wichtigste war doch, daß mit der Kohle ein Massenprodukt zu regelmäßiger Verschiffung zuerst auf den Rhein kam; denn die bisherige Massenware, das Getreide, war immer nur unregelmäßig ein Gegenstand der Schiffahrt gewesen; dadurch erfolgte eine rasche Vermehrung der verfügbaren Schiffsräume, die Rückfracht wurde Notwendigkeit, die Preise für sie konnten aufs billigste gestellt werden und alle anderen Massenfrachten, die jetzt erst großenteils möglich wurden, hatten den Vorteil[3]. So schickte sich dieser Zweig der Kleinschiffahrt, der stapelfrei war, der sich durchaus in modernen Betriebsformen bewegte, an, die Führung auf dem Rhein zu übernehmen. Die Handelskammern, die noch den Stückgutverkehr fast allein im Auge hatten, kümmerten sich sehr wenig um diesen neuen Zweig, der dem Spediteur gar nichts zu verdienen gab. Die Kölner traf nur Vor-

[1] Lehmann a. a. O. 40.

[2] Die Versendung auf der Ruhr war anfangs von 1816 mit 2956887 Zentner zu 1818 mit 1959611 Zentner gesunken, sie hob sich bis 1830 auf 5504512 Zentner.

[3] Daher war die Entwicklung des Kohlentransports, als Stinnes die Rückladung durchgesetzt hatte, beinahe sprunghaft. Auf der Ruhr allein gingen 1818: 1959601 Zentner, 1823: 4619113 Zentner. Auf dem Rhein gingen in diesem Jahre (1823) von Ruhrort nach Düsseldorf 2418756 Zentner und höher hinauf 1247699 Zentner, von diesen 112032 Zentner noch oberhalb Mainz. Zusammen 3666455 Zentner nach Schirges S. 94, dessen Tabellen bis in die vierziger Jahre jedoch sehr lückenhaft sind.

Digitized by Google

sorge, daß nicht andere Waren als Getreide in die schmutzigen Kohlenschiffe geladen würden und noch 1826 erklärte sie sich gegen den Erlaß des Oktrois für Kohle, mehr aus Eifersucht als aus gewichtigen Gründen. Die 55 Cts. per Tonne, die schon von Ruhrort bis Köln entrichtet wurden, schienen ihr bedeutungslos! Berechtigt war nur, daß sie als Kompensation auch die Aufhebung des Moseloktrois für Saarkohle forderte, damit diese dem Monopol der Ruhrkohle auf dem Rhein Konkurrenz mache. Die Vernachlässigung der Mosel bei gleichzeitiger Kanalverbindung der oberen Saar nach Süden und die Überlegenheit der Ruhrkohle nach Mächtigkeit, Güte und Nähe hat dann doch der Saarkohle naturgemäß eine andere Richtung angewiesen.

Überall stellt sich bei genauerem Zusehen schon vor Erlaß der Rheinschiffahrtsakte der Oktroi als bestimmendes Element der Preisbildung heraus; noch aber trat in der allgemeinen Schiffahrtspolitik dieser Jahrzehnte über den anderen, dringenderen Fragen die seiner Ermäßigung in den Hintergrund; hatte ja doch auch die Wiener Kongreßakte, die sonst überall so radikal verfuhr, eben nur die gleichmäßige Durchführung des Oktroi auf der holländischen Strecke verordnet, was, ohne daß es von den Diplomaten bemerkt wurde, dort eine Erhöhung bedeutete. Von größerer Bedeutung war ihr Beschluß gewesen, den Gesamtbetrag des Oktroi von der See bis Basel nach der Uferlänge umzulegen und die Erträge nach Maßgabe derselben den Uferstaaten zu überlassen, aber sofort diese in die Verwaltung ihrer Strecken einzusetzen. Daraus ergab sich nämlich eine wunderliche Konsequenz des Interimistikums: Da das definitive Reglement nicht zu stande kam, bezog einstweilen zwar jeder Staat die gesamten Einnahmen auf seiner Strecke, diese aber noch nach dem alten Tarif, der für den Niederrhein nicht unbeträchtlich höher war als für den Oberrhein. Diesen alten Fuß hatte man seinerzeit 1804 gerade mit Rücksicht auf den weit stärkeren und wertvolleren Verkehr des Niederrheins, um den Oberrhein etwas zu entlasten, vorgesehen. Das hatte seinen Sinn, solange die Oktroi-Erhebung und Verwendung gemeinsame Angelegenheit war. Jetzt aber besaß Preußen allein den Niederrhein und erhob für sich allein nach dem höheren Satz von dem fünffach stärkeren Verkehr auf ihm die Abgaben. So wurde der Oktroi beinahe gleichgültig für die oberen Uferstaaten und eine höchst einträgliche Finanzquelle für Preußen.

Der Gesamtertrag des Oktroi hatte bald nach seiner Einführung die hohe Ziffer von 2563456 Fr. 68 Cts. im Jahre 1807[1] erreicht; er

[1] 1806: 2439645 Fr. 75 Cts.

Digitized by Google

war dann unter der Herrschaft Napoleons stufenweise bis 1813 auf 1 388 821 Frank 68 Cts.[1] gesunken, um sich dann rasch auf 3 414 844 Fr. 18 Cts. im Jahre 1817 zu steigern. Das war allerdings allein den großen Getreidetransporten zuzuschreiben, die das Hungerjahr nötig machte. Als diese wegfielen und sich nun die holländische Zollbehandlung erst schwer fühlbar machte, sanken bis 1821, d. h. bis zum Erlaß des gemilderten holländischen Zollgesetzes, die Erträge auf 2 421 755 Fr. 23 Cts. und sie hoben sich bis 1826 nur langsam auf 2 767 759 Fr. Ganz ungleichmäßig aber fielen die Anteile aus.

Schon 1819 rechnete man[2], daß der Niederrhein (zweite preußische Strecke) im Durchschnitt seit 1804 1 544 871 Fr. 56 Cts. gebracht hatte, während er nach den Wiener Bestimmungen nur hätte 778 595 Fr. 08 Cts. bringen sollen, während der Oberrhein 1 056 233 Fr. 48 Cts. statt 1 452 553 Fr. gebracht hatte. Preußen hatte also jährlich 776 276 Fr. 48 Cts. zu viel bekommen, und der Rheinverkehr war überhaupt mit 369 956 Fr. 29 Cts. mehr belastet, als es eigentlich die Wiener Akte erlaubte; und dieses Mißverhältnis hatte sich in den nächsten Jahren eher noch verschärft[3].

Man wird es leicht begreifen, daß die Süddeutschen insgesamt den preußischen Fiskus in Verdacht hatten, diesen für ihn so vorteilhaften Zustand verewigen zu wollen[4]. Hier aber kann man mit aller Bestimmtheit be-

---

[1] Nach Nau I 210. Die Tabelle bei Ockhart, Verwalt.-Bericht v. 1824 und Eckert S. 149 zeigt nur geringe Differenzen.

[2] Nau II 2, S. 69.

[3] Von 1817—1821 war nach Ockhart (Nau III 1 S. 46 f.) das Verhältnis:

	Oberrhein	Die preußische Strecke
1817	682 231 Fr.	2 727 518 Fr.
1818	532 986 „	2 066 348 „
1819	506 281 „	1 996 025 „
1820	540 101 „	2 039 825 „
1821	494 747 „	1 926 236 „

O. nahm als sicher an, daß unter den obwaltenden Verhältnissen Preußen vier Fünftel, die Übrigen ein Fünftel beziehen würden. Das bestätigen auch die folgenden Jahre (cf. auch Eckert 149 f.). Eckerts bis 1823 gehenden Tabelle der Gesamt-Oktroibeträge seien noch aus Ockharts Bericht für 1826 beigefügt:

	Zu Berg	Zu Tal	Gesamt
1825	1 350 909 Fr.	1 240 973 Fr.	2 591 883 Fr.
1826	1 472 984 „	1 294 775 „	2 767 759 „

[4] Dieser Verdacht zieht sich namentlich durch die badischen Berichte. Es bedurfte der redlichen, man mag sagen etwas väterlichen Offenheit Bernstorffs gegen Frankenberg, um bei Baden dieses Mißtrauen zu zerstreuen.

Digitized by Google

haupten, daß Preußen durchaus ehrlich verfuhr. Natürlich ließ es sich dieses Pressionsmittel auf die süddeutschen Staaten, denen der Anschluß an Preußen so stattliche Mehrbeträge in Aussicht stellte, nicht entgehen, aber nie ist der Gedanke, den Oktroi fiskalisch auszunützen, aufgetaucht, obwohl es nicht an lockenden Stimmen fehlte — sie kamen natürlich aus Köln —, die dem Staate die große finanzielle Einbuße vorrechneten, die ihm drohte, wenn er sich mit Holland vertrüge. Das freilich verstand sich noch von selber, daß der Rhein seine Kosten aufbringen müsse. Wie viel diese damals betragen haben, dafür fehlt es leider an jedem Anhalt. Groß waren sie, ehe die Rheinregulierung einsetzte, natürlich nicht, die Einnahme des Staats aus dem Oktroi also sehr beträchtlich. Eben deshalb ging Preußen jetzt auf eigene Hand mit Ermäßigungen vor, selbstverständlich im wesentlichen nur zu Gunsten seiner eigenen Volkswirtschaft. In ihrer Denkschrift von 1826 hatten sie die Stände der Rheinprovinz gefordert, indem sie ausführten: Der Tarif von 1804 entstamme einer Zeit allgemeiner Teuerung; in der Gegenwart, die unter dem Zeichen der Verbilligung stehe, sei er, sei sogar der ermäßigte, nur auf dem Papier stehende Tarif von 1815 viel zu hoch. — Es waren die Jahre des furchtbaren Preissturzes des Getreides und der daraus folgenden allgemeinen Entwertung in Deutschland. — Durch den übermäßigen Oktroi vor allem werde eine Frachtverteuerung veranlaßt, die auf die Dauer jede Konkurrenz des Rheines im Weltverkehr ausschließe. Die eine Zahl, die sie anführten, reicht für sich allein aus, um dies zu belegen: Von Emmerich bis Straßburg auf 78 Meilen wurden allein an Oktroi für die Last (2 t) 80 Fr. (resp. 83 Fr.) gezahlt. Wenn Holland sich dem Oktroi anschließe, erhöhe sich die Ziffer auf 100 Fr., während von Hamburg nach New York nur halb so viel überhaupt an Fracht gezahlt werde. Das preßte den Ständen den Notschrei aus: „Was kann uns die Gunst des Klimas, des Bodens, der Gewerbefleiß, der Besitz des herrlichsten Stromes nützen, wenn die Ketten nicht gesprengt werden, die ihn und uns fesseln."

Anfangs folgte der Staat nur zaghaft dieser Anregung. Noch 1826 lehnte er für Raps und Rübsamen, die in der ersten Tarifklasse standen, eine Ermäßigung auf den Fuß des Getreides ($^1/_4$ Gebühr) ab, so notwendig es in diesen Jahren auch der Landwirtschaft bei dem jammervollen Stand der Getreidepreise und dem Mangel jedes Getreideexportes war, diese Exportware, die sie jetzt mit der Ausbreitung der Fruchtwechselwirtschaft in ausgedehntem Maße liefern konnte, zu begünstigen. Bitter bemerkte die Kölner Handelskammer, es werde also für Ölfrucht der Oktroi von Köln nach Emmerich $3^1/_2$ mal so viel betragen als sogar die Transitgebühr durch

Digitized by Google

die Niederlande. Das änderte sich sofort unter Motz und seinem Vertrauensmann in den Rheinlanden, Schütz. 1828 hob zunächst der Staat 4 binnenländische Oktroistationen, Andernach, Linz, Wesel, Ruhrort auf, und schon im nächsten Jahre erfolgte der entscheidende Fortschritt: Der Oktroi fiel für den gesamten inneren preußischen Verkehr auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen[1] weg; auch für ausländische Waren, wenn sie aus dem Kölner Hafen ins Ausland versandt wurden, galt das gleiche; 1831 fügte Schütz die Freiheit für ausländische Waren, die mit der Bestimmung nach Preußen in den Freihafen gingen, hinzu. Zugleich hatte Motz, wie wir sahen, die Moselzölle auf ein Geringstmaß beschränkt, nachdem Köln als Vergünstigung Oktroifreiheit für Lohe gewünscht hatte, um seine Gerbereien konkurrenzfähig mit den Siegenern, die das Material an Ort und Stelle hatten, zu erhalten.

Motz hatte nach seiner Weise summarischen Prozeß gemacht. Was brauchte es langer Erhebungen und Denkschriften, um ein Geschenk vorzubereiten, das jeder gern empfing. In Preußen — und wohl nicht in Preußen allein — steht die Bedeutung der Maßregeln mit der Dicke der Akten über sie gewöhnlich im umgekehrten Verhältnis. Diese Erleichterung für die Preußen bedeutete aber zugleich, daß nun der Oktroi mit aller Schärfe allein auf das Hinterland fiel, daß seine volkswirtschaftlichen Interessen durch ihn im Vergleich mit Preußen nun noch mehr zurückgedrängt wurden. Motz hat auch in diesem Punkte diese echt preußische Politik mit Meisterschaft geübt. Er konnte es ja abwarten, bis die Süddeutschen zu Preußen bittend kamen; und selbst die üblichen Klagen über Mißbrauch der Gewalt konnten sich hier nicht erheben; denn wer wollte es Preußen verwehren, von seinen eigenen Staatsbürgern kein Geld zu nehmen? Die Rheinschiffahrtsakte von 1831 hat, wie wir sahen, das Prinzip sanktioniert. Noch war aber diesen Anfängen eine lange und wechselvolle Geschichte beschieden, bis sie mit dem völligen Verzicht auf die Rheinschiffahrtsabgaben endete.

In seltsamem Gegensatz zu diesem Verhalten Preußens verkündigte Nassau im Jahre 1828, daß es auf eigene Hand mit der definitiven Regelung des Oktroi nach dem Fuß der Wiener Akte an seiner Zollstelle in Caub vorgehen werde, und erhob also einen Zuschlag.

Nicht der Oktroi allein schwellte die Rheinfrachten an; der holländische Transit, der Kölner und Mainzer Umschlag und das Privileg der Großschiffer für die wichtigsten Warengattungen wirkten einträchtig wie sonst zu

[1] Ausgenommen die kanalisierte Ruhr, wo es sich um Schleusengelder handelte.

Digitized by Google

diesem gleichen Erfolge zusammen. Im Jahre 1817 rechnete die Kölner Handelskammer glaubhaft, daß bei einem Verkehr von 1 720 562 Zentner im Werte von 81 774 144 Fr. von Holland nach Köln in Holland nicht weniger als 5 651 803 Fr. überflüssiger Unkosten erwüchsen, die Kosten des Umschlags in Köln rechneten sie etwas niedrig, doch nicht eben falsch, auf 636 474 Fr.[1]

Eine detaillierte halbamtliche Frachtenberechnung aus demselben Jahre zeigt, daß die holländischen Kosten ungerechnet der Wasserzölle fast die Hälfte der Kosten von London nach Frankfurt ausmachten, während Seefracht und Versicherung nur etwa 1/7, der Kölner Umschlag 1/25, die Fracht von Rotterdam bis Frankfurt, auch diese noch unbillig teuer, etwas über 1/3 der Kosten betrug[2]. Bei Zucker betrug der Transitzoll in Holland allein 1/3 aller Kosten. Diese holländische Belastung, bei den einzelnen Waren verschieden, sollte aber auch ungleichmäßig, teils als Finanzzoll, teils als prohibitiver Schutzzoll wirken. Für die geringwertigen Waren, für die man jedoch von Deutschland aus auch nur geringen Absatz hatte, ließ sie

---

[1] Nau I 229 ff. Die Kosten in Holland betrugen:

Lastgeld 5 Fr. 56 Cts. p. Last	239 158	Fr.
15% Zuschlag	35 874	„
Transitzoll	1 880 804	„
Speditionsunkosten	3 441 124	„
15% Zuschlag der Wasserzölle	54 843	„
	5 651 803	Fr.

Setzt man die Speditionskosten ab, dagegen den vollen Betrag der Wasserzölle ein, so ergibt sich als Einnahme des niederländischen Staates 2 631 142 Fr.

[2] Nau I 285.

20 Faß = 178 Zentner Zucker kosten London—Rotterdam	184	fl.	10 Kr.
Hafengebühr und Wächterlohn	14	„	15 „
Transitzoll à 2½ fl. p. Zentner	453	„	18 „
Zuschlag von 15 %	77	„	19 „
Plombage, Passeport	38	„	10 „
An Bord Führen	14	„	8 „
Arbeitslohn und Wiegen	14	„	10 „
Stempelgebühren	5	„	12 „
Provision [Spediteur]	40	„	
Fracht nach Köln (85 Kr. p. Zentner)	258	„	44 „
Spesen in Köln (18 Kr. p. Zentner)	55	„	
Fracht Köln—Frankfurt	231	„	24 „
Spesen vom Wasser ins Haus	16	„	8 „
	1395	fl.	22 St.

Dabei ist zu bemerken, daß in der Fracht Köln—Amsterdam auch noch die holländischen Wasserzölle stecken.

Digitized by Google

sich ertragen; aber bei den Erhebungen im Jahre 1823 zeigten die größten Kaufleute des Rheinlands aus ihren Büchern glaubhaft, daß Zucker von London nach Köln $6^{3}/_{4}$—$7^{1}/_{2}$ %, Wein $7^{1}/_{2}$ % des Wertes, Kupfer $15^{1}/_{2}$ % am Transit in Holland trage, daß eine Branntweinausfuhr aus Deutschland über Holland ganz unmöglich sei, weil die Kosten in Holland 34 % vom Einkaufswert in Mainz machen würden. Die Oberdeutschen, die während dieser Jahre in ihren Kornvorräten erstickten, hätte die Branntweinbrennerei etwa wie den Baronen im Inneren Livlands als beste Art der Verwertung geschienen[1]. Die Kölner Kaufleute, die jetzt schon auf den Erwerb eigener Zuckerraffinerien ihr Augenmerk richteten, bemerkten, daß deshalb das Rheinland noch keine einzige solche, dagegen Hamburg über 400, Holland noch mehr besitze.

Zugleich berichtete Fr. W. Hasenclever von Remscheid, daß er für eine ganze Schiffsladung Lima—Amsterdam 11900 fl. Fracht gezahlt habe, der Transit in Holland habe 2023 fl. 16 Cts., die er bei freier Durchfahrt sich ganz hätte sparen können, Fracht und Oktroi bis Mülheim 1260 fl. holländisch gekostet. Dafür hatte die Ladung aber auch 3 Monate Aufenthalt und entsprechenden Zinsverlust in Holland gehabt. Nicht viel anders war es 1827, wo der größte Kölner Weinhändler, v. Mumm, für 33 Gebinde = 10 t Wein in den Niederlanden 172 fl. Gebühren zahlen mußte, während Oktroi und Fracht Köln—Amsterdam $200^{1}/_{2}$ fl., die diesmal besonders hohe Seefracht 207 fl. betrug.

Solche Zahlen beweisen, wie nötig der Kampf des rheinischen Handelsstandes gegen die holländischen Transitzölle und Umschlagrechte war. Wenigstens das Material sammelte man im voraus aufs beste, wie sich bei freier Durchfahrt die Frachten stellen würden. Es ist für den Gang, den bisher der Handel im deutschen Westen genommen hatte, bezeichnend, daß man nur bei den Remscheider und Elberfelder Fabrikanten Auskunft finden konnte, als den einzigen, die direkten Handel über See trieben[2]. Sie hatten allerdings vornehmlich zu berichten, wie die Seefrachten ganz anders als die versteinerten Rheinfrachten von Jahr zu Jahr wechselten, daß man in der Ostsee 1817 von Riga nach Rotterdam pro Last (2 t) 48—60 fl., wenige Jahre später nur 18 fl. gezahlt habe, daß die Fracht nach Westindien oft rasch um 50 % Unterschiede zeige, und daß man nicht selten Rückfracht umsonst als Ballast nehme. Nach den genauesten Daten,

[1] In der Tat zeigt die Tabelle über Branntweinversand auf dem Rhein bei Schirges S. 98 die Bergfahrt ganz überwiegend.

[2] Hasenclever-Remscheid; Aders, die Westindische Kompagnie und Simons Erben, Elberfeld.

Digitized by Google

an deren Herbeischaffung sich Delius und Sack beteiligt hatten, berechnete 1829 der Referent der Kölner Handelskammer, Heimann, die wahrscheinlichen Frachten pro Last (2 t) bei völliger Aufhebung des holländischen Transitzolls und Herabminderung des Oktroi auf ein Viertel, was freilich nur fromme Wünsche waren, Hamburg—Köln 28 Taler 14 Sgr. höchstens, 19 Taler 5 Sgr. mindestens, Königsberg—Köln 42 Taler 9 Sgr. höchstens, 28 Taler 1 Sgr. mindestens, Köln—Swinemünde im Durchschnitt 34 Taler. Die Landfracht Köln—Berlin kam damals auf 2 Taler pro Zentner, also 80 Taler pro Last. Delius hoffte schon 1829, daß sie sich durch die projektierte Eisenbahn Wesel—Minden um 12—15 Sgr., also die Hälfte oder doch ein Drittel ermäßigen werde.

So schweiften die Gedanken voraus, indes auch auf den deutschen Rheinstrecken durch Oktroi und Gildenschiffahrt die Frachten teuer blieben. Sie verschoben sich wenig, der Einfluß der Handelskammern auf ihre Festsetzung war illusorisch. Im Jahre 1817 rechnete man die Fracht für 1 Zentner der ersten Tarifklasse inkl. Oktroi von Rotterdam nach Köln 1 fl. 25 Kr. oder 3 Fr. 10 Cts., von Köln nach Frankfurt 1 fl. 16½ Kr. oder 2 Fr. 75 Cts.[1], im Jahre 1827 rechnete die Kölner Handelskammer, daß auf der ganzen befahrenen Strecke von Rotterdam bis Straßburg die Last (2 t) 125 fl. und in der Talfracht, wo der Oktroi um ein Drittel, die Fracht um 17 % billiger war, 84 fl. komme, Rückfracht Köln—Rotterdam kostete immer noch 1 fl. pro Last. Der Oktroi machte regelmäßiger Weise zwei Fünftel der Fracht aus; er wurde stets in dieser mitgezahlt.

Unter solchen Umständen blieb es während dieser ganzen Zeit fraglich, ob sich für die meisten Waren der Wassertransport auf dem Rheine überhaupt lohne. Jede weitere Verschiebung zu Gunsten des Landweges schien ihm den Gnadenstoß versetzen zu müssen. Schon im Januar 1815 vor dem Erlaß der Akte stellte die Kölner Handelskammer eine Frachtliste zusammen[2], aus der hervorging, daß die Landfrachten über Frankreich billiger und rascher seien als am Rheine, und zog daraus den berechtigten, aber durch die Ereignisse bald widerlegten Schluß, daß die Niederlande sich durch Erleichterungen würden anstrengen müssen, um den Transit Frankreich streitig

[1] Rau I 290.

[2] Köln. H.-K.: I. Durch Frankreich:

Bordeaux—Basel	in 55 Tagen	18—19 Fr. p. Ztr.	
Bordeaux—Straßburg	„ 50 „	18—20 „ „ „	
Havre—Basel	„ 30 „	11½—12 „ „ „	
Havre—Straßburg		11¾ „ „ „	
Nantes—Basel		13½ „ „ „	

Digitized by Google

zu machen. Im Jahre 1818 stellte sich bei einer für die Zentralkommission berechneten Routenvergleichung[1] heraus, daß jetzt, nachdem die holländische Transitverteuerung sich geltend machte, der Zentner Zucker von London nach Frankfurt über Rotterdam—Köln 7 fl. 50 Kr., über Bremen—Minden nur 6 fl. 11 Kr., also über 21 % weniger zu befördern kostete. Die Differenz zwischen den Kosten der Beförderung Havre—Basel und Rotterdam—Basel blieb auch 1823 1 Fr. 64 Cts. Auch 1827 suchte trotz billigerer Talfrachten noch der süddeutsche Krapp den Weg nach Havre auf[2]. Und beschleunigt arbeitete Frankreich an den Kanälen, die in den nächsten Jahren ihre Wirkung äußern mußten.

Sehr ungleich wurden die einzelnen Waren von diesem Stand der Frachten beeinflußt. Das weitschichtige Zahlenmaterial, das die Beamten der Verwaltungskommission Ockhart, Hermann und Schirges veröffentlicht haben[3] und das durch die Aufzeichnungen der Handelskammer Köln noch ergänzt wird, reicht allerdings nicht aus, um eine fortlaufende Statistik der einzelnen Warengattungen herzustellen, reicht aber völlig aus, die Gesamtlage zu kennzeichnen. Unter den 202 verschiedenen Waren, die die Kölner Handelskammer für ihren Hafen notiert, treten die Industriewaren ganz zurück. Es wurde oft bemerkt und bedauert, daß die bergische Industrie, der Stolz des Rheinlandes, den Rhein ganz meiden mußte, sie versandte ihre Eisenwaren wie ihre Textilwaren über Bremen und Hamburg und ließ nur einen kleinen Teil ihrer Bezüge über Düsseldorf und Köln gehen. Der Kölner Hafen versandte im Jahre 1828 Gußeisen nur 30035 Ztr., Stabeisen nur 21929 Ztr., Stahl und Stahlwaren nur 1223 Ztr., Manufakturwaren 1483 Ztr., Leinentuch 5875 Ztr.[4] Hermann rechnete 1822 im Durchschnitt der vergangenen sechs Jahre im gesamten Rheinverkehr nur 11 % des Wertes auf alle „Produktionsfabrikate", 89 % kamen auf Kon-

II. Außer Frankreich.

Antwerpen—Basel (Land)	24 Fr. 26 Cts.
Antwerpen—Köln—Basel (Rhein)	17 „
Antwerpen—Köln—Straßburg	13 „
Amsterdam(Rotterdam)—Straßburg (Rhein)	9½ „
Amsterdam—Basel (Rhein)	13½ „

[1] Nau I 285 ff. s. v.

[2] Die Statistik der H.-K. weist für 1827 10606 Zentner Krapp auf.

[3] Als Probe druckt Eckert S. 154 aus Hermanns Adreßbuch 1827 die Liste ab. Die Notierungen der Kölner H.-K., wenn auch nur für einen Hafen bestimmt, besitzen größeren Wert durch ihre Spezialisierung. Die Rubriken Hermanns sind wenig geschickt.

[4] Die Ziffern für 1827 noch geringer.

Digitized by Google

sumtionswaren und Materialien[1]. Völlig unregelmäßig war die Versendung von Getreide. Das plötzliche Anschwellen der Versendungen und daher auch der Oktroi-Erträge im Jahre 1817 führte sich ausschließlich auf die durch die Mißernte nötig gewordene Getreideeinfuhr von der See her zurück[2]. In gewöhnlichen Zeiten gab es nur einen Getreideverkehr stromab. Aber auch hier schwankte der Getreidehandel auch jetzt wie in den Zeiten der King und Galiani in plötzlichen Sprüngen, die aber viel mehr noch vom Bedarf der Importländer als von den Ernten der Rheinischen Staaten abhingen. So betrug der Kölner Verkehr in Getreide 1827 122817 Ztr. und 1828 398007 Ztr.; davon Roggen, noch immer die Hauptfrucht 41739 und 153805 Ztr. Beide Jahre aber waren gleichmäßig fruchtbare. Sehnsüchtig harrte damals nicht nur das östliche Deutschland, das ja den englischen Getreidemarkt nur wiederzuerobern brauchte, sondern auch das südliche auf jene kleine Änderung der englischen Getreidezollgesetzgebung, wie sie mit der gleitenden Taxe eintrat. Damals veröffentlichte die Handelskammer Köln eine Rechnung, wonach der Getreideexport nach England bereits lohnte, wenn in London der Quarter Weizen auf 60 Sgr., der Zoll also auf 20 Sgr. stehe. Denn dann kam der Preis des Scheffels in London auf 3 Taler 24 Sgr., während er für den Export in Köln für 1 Taler 16 Sgr., also um das $2^1/_3$fache billiger zu haben war, woraus man auf die Einkaufspreise im Oberland schließen kann[3]. Im Rheinland galt damals die Erschließung von Mittel- und Südamerika nach dem Unabhängigkeitskriege als die große aussichtsvolle Konjunktur; man hoffte ohne Hollands Vermittlung und in Konkurrenz mit England seine Versorgung in die Hand nehmen zu können; dieser Aussicht galten die beiden großen vom Staate gestützten Elberfelder

---

[1] Schirges 102 f. In Mainz schwankte der gesamte Roheisenverkehr in den Jahren 1822—26 in den bescheidenen Grenzen von 15200—25844 Ztr., Schmiedeeisen und Stahl zwischen 4335 Ztr. und 18771 Ztr., Eisen- und Stahlwaren zwischen 12693 und 14556 Ztr.

[2] Es kam Getreide aus holländischen Häfen nach Köln 1817 943345 Ztr., 1818 557385 Ztr.

[3] De la navigation du Rhin, Köln 1827. Man hoffte, wenn die Zwangsumladung in Rotterdam und der niederländische Transit wegfalle, auf eine Zeitersparnis von $1^1/_2$ Monat statt 3 Monat Lieferfrist bei nur der Hälfte des Getreideverlustes. Man nahm an, daß sich alsdann der Einkaufspreis in Köln p. Scheffel auf 1 Taler 26 Sgr. 10 Pfg. steigern würde, also ungefähr die Hälfte des Londoner Marktpreises und sah dies schon als einen für die Landwirtschaft erfreulichen Fortschritt an. Man wagte kaum zu hoffen, daß bei einem Zoll von 8 Schill. der Kölner Preis 2 Taler 20 Sgr. p. Scheffel erreichen werde.

Digitized by Google

Unternehmungen des mexikanischen Bergwerksvereins und der westindischen Kompagnie. Das aber, was man als Exportartikel außer den bergischen Stahlwaren, die ihren alten Absatz nur zu behaupten brauchten, hatte, war deutsches Mehl, das man in Mannheim einzukaufen gedachte, um es nach Lima zu exportieren[1].

Gerade umgekehrt verhält es sich mit der Ausfuhr des Holzes. Es blieb auch während dieser ganzen Epoche die wichtigste Ausfuhrware des waldreichen westlichen Deutschland. Für die Schiffahrt im eigentlichen Sinne kam dieser Verkehr als Flößerei allerdings nicht in Betracht. Die Versendung von Eichen- und Tannenholz schwankte nur in geringem Maße, höchstens um ein Viertel des Durchschnitts, ganz regelmäßig ging fast der gesamte Absatz des Eichenholzes nach Holland, vom Tannenholz anfangs etwas mehr, später etwas weniger als die Hälfte. Die Tanne stammte ausschließlich vom Oberrhein und Main, die sich 1826 fast gleichmäßig mit 111 504 cbm und 106 864 cbm an der Lieferung beteiligten[2], während am Eichenversand der Main 40 %, der Oberrhein fast 28 %, die Mosel 8 %, die Lippe 21 % lieferte[3]. Schon 1827, als sich in den letzten Jahren der Holzhandel sehr gehoben hatte, befürchtete man, daß durch große amerikanische und norwegische Bestände, die sich in Holland aufgehäuft, der Export zurückgehen könne und begrüßt eine Hebung des inneren Konsums. Noch entfiel mehr als ein Viertel des gesamten Oktroi auf das Holz[4]. Es war noch die führende Ware in der Talfahrt. Selbst beim Rohtabak, dem Handelsgewächs des Oberrheins, war die Bergversendung meist um das dreifache größer als die Talversendung[5]. Hier wirkte die Frachtteuerung wie ein Schutzzoll für die einheimische Verarbeitung. Aber selbst beim Wein überwog in Mainz während dieser ganzen Zeit

---

[1] Vgl. auch die Tabelle Schirges S. 95.

[2] Auf dem Main kamen um 1830 bei Hanau 3,7 Mill. Ztr. auf das Holz, 0,55 Mill. auf Steine, und 0,5 Mill. auf alle anderen Waren im Talverkehr. Der gesamte Bergtransport betrug noch nicht 0,25 Mill. Ztr. Schanz, Mainschiff. S. 37.

[3] Ochart, Bericht 1827.

	Mainz Eiche	Wesel Eiche	Mainz Tanne	Wesel Tanne
1820	49 989 cbm	64 033 cbm	166 561 cbm	73 625 cbm
1826	57 139 „	84 143 „	218 968 „	115 800 „

Nau IV 1, S. 35 f. Bemerkungen über die Holzflößung von 1822. Eine Übersicht über den Floßverkehr von 1820—26 gibt Ochharts lithographierter Bericht für 1826.

[4] 1827: 660 559 Fr. von 2 768 342 Fr.

[5] Siehe die Tabelle bei Schirges 97.

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF

die Bergfahrt weitaus die Ausfuhr zu Tal, die erst in Köln bedeutender wurde[1].

In der Bergfahrt aber, die doch immer als die reguläre galt, in der die Frachtfestsetzungen auch wirklich galten und von der die Großschiffer ihren Gewinn erwarteten, dominierten noch ganz und gar die Kolonialwaren, vor allem Kaffee und Zucker. Der gesamte Verkehr aus Holland bestand aus solchen. An Kaffeezufuhr rechnete man in Köln im Durchschnitt 150000 Ztr. im Wert von 2600000 Taler = 12 % des Wertes aller ankommenden Güter, an Zucker 245000 Ztr. Kaffee und Zucker zusammen machten fast 4/7 der holländischen Einfuhr aus. Jetzt freilich begannen auf der preußischen Strecke allmählich die Kohlen zu überwiegen. Die geringwertige Ware lief auch hier der hochwertigen den Rang ab[2].

Hermann konnte 1822 im Durchschnitt der Jahre seit 1816 rechnen, daß von den auf dem Rhein versendeten Waren dem Wert nach auf die Kolonialwaren 61 %, die Steinkohlen 10 %, das Holz 10 %, Wein und Mineralwasser 5 %, Getreide 2 %, Salz 1 %, alle Fabrikate 11 % kämen[3]. Anders stellte sich natürlich die Zentnerzahl der Waren. Hier rechnete man in demselben Jahre 1822 in der Bergfahrt für den Niederrhein bis Köln: 23 % Kolonialwaren, 69 % Steinkohlen, 8 % alles übrige, für den Mittelrhein bis Mainz: 44 % Kolonialwaren, 24 % Kohlen, 32 % das übrige; in der Talfahrt bis Köln 15 %, von Köln 16 %, Feld- und Baumfrüchte, 11 % bis und 6½ % von Köln Wein, Öl, Mineralwasser, 36 % bis und 35 % von Köln Steine und Erden, 21 % bis und 32 % von Köln Holz in Schiffen, 17 % bis und 10½ % von Köln Diverses[4]. Aber der Anteil der Kolonialwaren ging seitdem zurück und mit ihm der Verkehr mit den Niederlanden überhaupt. Waren im Jahre 1817 aus Holland in Köln angekommen[5]:

[1] Schirges 98. Z. B. von Mainz 1823 zu Berg 35840 Ztr., zu Tal 23366 Ztr.

[2] Als Beispiel der Zusammensetzung der Transporte diene hier die Abfuhr von Köln im Jahre 1828. Aus Holland 705699 Ztr., davon nur 8846 Ztr. nicht Frachtgut, davon Zucker und Kaffee 395000 Ztr. Vom preußischen Niederrhein 1230740 Ztr., überhaupt kein Frachtgut, davon Kohlen 1169193 Ztr. Von Frankfurt 27666 Ztr. Meßwaren. Von Mainz 670488 Ztr., davon 488654 Ztr. Floßgut. Vom Mittelrhein 223689 Ztr., davon 98055 Ztr. Floßgut und Steine. Von Koblenz ꝛc. 1321537 Ztr., davon 943516 Ztr. Steine und Lohe. Total zu Berg 1936440 Ztr., zu Tal 2243342 Ztr., im Wert zusammen von 24000000 Taler. Vergl. auch die Warenliste für 1825 bei Hermann, Adreßbuch 1827, wieder abgedruckt bei Eckert S. 154.

[3] Nau III 1, S. 59.

[4] Nau III 1, S. 103.

[5] Nau I 1, S. 238.

Digitized by Google

Ranggüter	828 865 Ztr.
Getreide	728 318 „
Salz	163 379 „

so war seitdem die Getreideeinfuhr weggefallen, die Salzdurchfuhr verboten, und die Ranggüter auf 705 699 Ztr. zurückgegangen[1].

Wenn wir von der Flößerei absehen, ergibt sich, daß auf allen Stromstrecken, abgesehen vom Mittelrhein, die Bergfahrt die Talfahrt weit überwog und weit rentabler war. Die Dinge aber lagen so, daß nur durch weiteres Steigen der Bergfahrt d. h. hier der Kohlenschiffahrt die Exportmöglichkeit für die geringwertigen Waren des oberen Deutschland sich verbessern konnte. Eckert, auf den ich ausschließlich verweise[2], hat außerdem die Beteiligung der einzelnen Stromstrecken am Verkehr verglichen. Es zeigt sich, daß selbst am Oberrhein die Bergfahrt noch immer trotz aller technischen Schwierigkeiten überwog. Wenn dies aber auch trotz jenes Rückgangs der holländischen Zufuhr am Niederrhein der Fall war, so gab eben nur der Steinkohlenversand den Ausgleich. Die Bergfahrt auf dem Mittelrhein, wo sich dieser erst allmählich zur Geltung brachte, zeigt daher auch einen geringen Rückgang. Es bahnte sich ganz allmählich ein Zustand an, in dem die voluminösen und geringwertigen Massenwaren die Führung erhielten.

Im übrigen zeigt der Verkehr eine außerordentliche Stabilität. Im Jahre 1818 hatte der oberrheinische Verkehr (Berg- und Talfahrt zusammen inkl. des Main) in Mainz 1 178 211 Ztr. betragen, im Jahre 1825 betrug er 1 174 768 Ztr. Die entsprechenden Zahlen für den Mittelrhein waren im Mainzer Hafen 1 330 948 Ztr. und 1 279 816 Ztr.; im Kölner Hafen 3 007 280 Ztr. und 2 475 960 Ztr., woraus man zugleich sieht, daß regelmäßig etwas mehr als die Hälfte der Waren auf die mittelrheinischen Zwischenhäfen entfiel. Der niederrheinische Verkehr des Kölner Hafens hatte sich von 1819 mit 3 373 680 Ztr. nur auf 3 620 440 Ztr. im Jahre 1825 verschoben. Der gesamte Schiffsverkehr im Kölner Hafen betrug 1819: 6 380 960 Ztr. und im Jahre 1829: 7 214 600 Ztr. Erst in dem hoffnungsfreudigen Jahre 1830 erlebte Köln einen Verkehr von 8 952 420 Ztr. ehe die Aufhebung des gezwungenen Umschlags binnen kurzem den Kölner

[1] 1826 waren es gar nur 612 143 Ztr. gewesen. Ochart-Bericht 1827.

[2] Eckert 151 f. Seine tabellarischen Übersichten von 1818—25 berechnet nach Rau III 1, 24 und Hermann, Adreßbuch 1827. Über die Bewegung im Kölner Hafen gibt die vollständige Übersicht von 1819 bis zur Gegenwart: Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert 1898. 33 ff.

Digitized by Google

Hafen fast auf ein Drittel stürzte. Solange der Umschlag bestand, sind eben die Zahlen der beiden Stapelstädte noch im wesentlichen die des Rheinverkehrs überhaupt. Der Gesamtverkehr auf dem Strome läßt sich dagegen nicht mit Sicherheit berechnen, weil in den veröffentlichten Registern der Oktroi-Inspektoren nur die einzelnen Stromstrecken behandelt sind, und man daher nicht erkennt, wie viel bloße Durchfuhr ist und auf der folgenden Strecke wiedererscheint[1]. In jedem Fall aber war die sechzehnjährige Zwischenzeit, die als eine Epoche des Kampfes und der Vorbereitung für die Geschichte des Rheines im XIX. Jahrhundert weitaus die wichtigste ist, in ihren Ergebnissen für den Verkehr eine Zeit des Stillstandes.

Sechstes Kapitel.

Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf dem Rhein.

Nicht im Frachtverkehr, sondern in der Personenbeförderung, an die sich die Eilgüterbestellung anschloß, vollzog sich schon in dieser Epoche des Stillstandes der entscheidende Umschwung. Die neue Technik der Dampfschiffahrt und mit ihr die kapitalistische Unternehmungsform gelangten zum Siege über die Handarbeit des Ruderers und den genossenschaftlichen Betrieb. Schon war dieser, wie wir früher gesehen haben, auch ohne eine Änderung der Technik in die Abhängigkeit von einem kapitalistischen Unternehmer gekommen; allein die Umänderungen der Freiheitskriege verschafften ihm nochmals eine kurz bemessene Lebensfrist[2].

Der Gegensatz der Interessen spricht sich so recht darin aus, daß im Jahre 1814 jener Unternehmer Doleschall sich bitter über die Undankbarkeit der Schiffer beschwerte, die ihm ihre Existenz ohne eigenes Risiko verdankten[3], während diese von ihm behaupten, daß er und sein Kompagnon sich geberden wie Flußfürsten, die ein Regal innehätten[4]. Aus ihren leidenschaftlichen Klagen ergibt sich, daß gerade die Scheinform einer Genossenschaft bei obwaltender Vormundschaft des Unternehmers ihnen nachteilig war; denn die Herren verstünden sich auf die Kalkulation so vortrefflich, daß die

[1] Als Typus mag das Jahr 1821 gelten. Nach Nau III 1, S. 103 kamen an bis Köln zu Berg 1 672 089 Ztr., bis Mainz zu Berg 753 968 Ztr., bis Köln zu Tal 2 065 538 Ztr., von Köln zu Tal 1 344 535 Ztr.

[2] Für die Geschichte der Diligencenfahrt in diesem Zeitraum ist durchweg auf die sorgfältige Untersuchung Eckerts S. 163—185 zu verweisen. Nur in einem wichtigen Punkt weiche ich auf Grund der Kölner und Berliner Materialien von Eckert ab.

[3] Doleschall an die Handelskammer Köln. 10. Mai 1814.

[4] Denkschrift der vereinigten großherzoglich hessischen und herzoglich nassauischen Diligencenschiffer. Mainz 1819.

Digitized by Google

Rechnungen der Schiffer nur immer Verlust böten und sie herauszahlen müßten; so daß denn manche Schiffer den contractus mandati lieber mit der locatio-conductio, der Verpachtung ihrer Schiffe vertauschten. Die letzte, schlimmste Aussicht, daß sie ihre Jachten verkaufen und unselbständig werden müßten, stand ihnen als Schreckbild vor Augen. Die Rechtsform der Genossenschaft, die ihnen tatsächlich so wenig bot, hielt wenigstens ihre Ansprüche auf Selbständigkeit aufrecht.

Als Mainz im Jahre 1814 von den Verbündeten blockiert wurde, kam der Betrieb der Firma Doleschall u. Obert ins Stocken; die Rheingauer Schiffer aber versuchten auf eigene Hand von Eltville aus zu fahren und standen sich ganz gut dabei. Sie beschlossen darauf, den Kontrakt aufzuheben und bildeten unter Leitung eines Mainzer Schiffers Rupprecht eine neue Genossenschaft von 30 Teilhabern, den Jachtenschifferverein. Sie fanden dabei die Unterstützung beim Chef der provisorischen Zentralverwaltung, Solms-Laubach, der das Monopol der Unternehmer aufhob und das neue Statut bestätigte. Dieses stimmte mit dem Vertrage, welchen Doleschall 1810 mit den Schiffern abgeschlossen hatte, darin überein, daß für jede Reise dem einzelnen Jachtenschiffer 80 fl. garantiert wurden, und daß die gesamten Geschäfte auf Rechnung des Vereins geführt wurden; der entscheidende Unterschied aber war, daß jetzt der Geschäftsführer statt auf den Reinertrag nur auf 8 % der Bruttoeinnahme gesetzt wurde. Er war jetzt Beamter der Genossenschaft und mußte ihr als solcher eine Kaution von 4500 fl. stellen, während Doleschall und Obert trotz ihrer scheinbar gleichen Stellung Unternehmer waren, da sie den Unternehmungsgewinn bezogen. Die Betriebsweise wurde reguliert, das Betriebsmittel blieb aber im Eigentum der einzelnen Mitglieder, jedes gemeinsame Eigentum als Grundlage oder Unterstützung des Betriebs fehlt; der Schiffer wollte gerade durch die Vereinigung sich seine Selbständigkeit, die auf dem Besitz der eigenen Jacht beruhte, wahren; und schon deshalb war für sie 13 Jahre später der Übergang zum Dampfschiffahrtsbetriebe, auch abgesehen von ihrer technischen Rückständigkeit, unmöglich. Wir würden heute den Schifferverein wohl eher ein Syndikat als eine Genossenschaft nennen [1].

Indessen waren die bisherigen Unternehmer nicht gesonnen, das Feld zu räumen. Sie wußten die neue Vereinigung als eine Besitzstörung darzustellen, sie gewannen die neuen Zivil- und Militärbehörden für sich, und der Maire von Mainz trat bald um so schärfer für sie ein, weil der Schifferverein, wie er ohne die blockierten Mainzer entstanden war, auch

[1] Die weitere genaue Erörterung des Statuts bei Eckert 167 f.

Digitized by Google

weiterhin seinen Schwerpunkt mehr im Rheingau zu haben schien. Aber auch die Kaufleute hatten bisher von der Großunternehmung Vorteile gehabt und waren mit ihr zufrieden; die Handelskammer Köln verwendete sich ausdrücklich für Doleschall und Obert. So gingen denn die Mainzer Behörden mit aller Schärfe, mit Beschlagnahme und Verhaftung, gegen den Verein und seine in Mainz ansässigen Mitglieder vor. Allein die Zentralverwaltung war von ihrem Oberhaupt Stein her gewöhnt, mit eigenmächtigen partikularistischen Verfügungen lokaler Behörden aufzuräumen; Solms-Laubach, der das jetzt nicht mehr ohne weiteres konnte, wandte sich an Metternich und Hardenberg nach Wien, die denn auch in einem gemeinsamen Erlaß den Mainzer Behörden ihre Einmischung in die Rheinschiffahrtsangelegenheit als ungehörig, weil gegen den Oktroivertrag verstoßend, verwiesen. (13. Dezember 1814.) Auch Eichhoff, bei dem sich die Minister in Wien jedenfalls Rat geholt, hatte erklärt, eine Änderung in der bisherigen Verwaltung der Diligencenfahrt sei nötig. Die Stadt Mainz, die noch ihr Stapelrecht zu retten suchte, gab ihrem Gesandten die Weisung, Solms-Laubach nicht durch weiteren Widerspruch in dieser nebensächlichen Frage zu erbittern.

Wieder bestanden jetzt wie vor 1810 zwei Unternehmungen neben einander, nicht grade zum Vorteil der Reisenden; denn in Köln wurden die Schiffer unter sich handgemein, und man klagte hier, daß dabei sogar die Reisenden gemißhandelt würden. Nachdem es entschieden war, daß Mainz an Hessen falle, trat dieses entschieden für die Sache der Stadt ein, und als solche sah man die Unternehmung Doleschalls an. Die Zentralkommission verwies diesen wegen seiner Entschädigungsansprüche an das ordentliche Gericht, vor dem er denn auch den Schifferverein auf Zahlung von 18000 fl. jährlichen Reingewinns verklagte. Das hessische Ministerium aber nahm die Entscheidung vorweg; es verfügte die Schließung des Bureaus des Vereines und die alleinige Zulassung der Doleschallschen Unternehmung mit nochmaligen heftigen Ausfällen gegen Solms-Laubach, der keine Qualität gehabt habe, um landesherrliche Befugnisse auszuüben und ein titulo oneroso wohlerworbenes ausschließliches Recht aufzuheben[1]; die Zentralkommission, die sich immer, wo sie Verwaltungs-Entscheidungen treffen sollte, unsicher fühlte, beschloß nicht die Aufhebung, sondern nur die Verschiebung dieser Ministerialverfügung.

Erst aus den preußischen Akten ersehen wir aber, worum es sich jetzt eigentlich handelte[2]. Doleschall war jetzt nur noch eine vorgeschobene

[1] Von hier an weiche ich von Eckert ab.

[2] Eckert, Beilage 7 S. 408.

Digitized by Google

Person; sein Kontrakt von 1810 bot eben nur die beste Handhabe, um die Schiffer zur Rückkehr unter eine vormundschaftliche Regelung zu nötigen; die Absicht aber, die der hessische Staat verfolgte, war, eine staatliche Wasserpostanstalt, deren Besorgung nur den früheren Unternehmern übertragen werden sollte. Schon 1817 wünschte diese die Anerkennung eines solchen Regals und trat 1821 mit dem gleichen Begehren vor die Zentralkommission. Preußen schien zeitweilig geneigt, den Anspruch anzuerkennen und die hessische Postfahrt auch auf seiner Strecke zu privilegieren, Nassau als erbitterter Gegner Hessens erklärte dagegen, es werde niemals einer solchen hessischen Post in Caub Anschluß gewähren. Auch die Kölnische Handelskammer, die jetzt auf die Seite des Schiffervereins getreten war, warnte den Minister vor der einseitigen hessischen Darstellung. Als die hessische Regierung sah, daß es diese Staatspost nicht durchsetzen könne, entschloß sie sich endlich, am Schluß des Jahres 1822, die Konzession des Jachtenschiffervereins auszusprechen, doch hörte sie nie auf, ihn als ein Territorialinstitut zu betrachten[1].

Unter der Leitung des tüchtigen Geschäftsführers Rupprecht war die genossenschaftliche Unternehmung trotz dieser äußeren Kämpfe aufgeblüht. Zeitweilig war der Reinertrag so beträchtlich, daß über die statutenmäßige Mindestzahlung von 80 fl. für die Fahrt, auf den einzelnen Schiffer ein Gewinnanteil von 930 fl. entfiel. Zu diesem glänzenden Ergebnis trug auch jetzt wieder die Besorgung von Eilgut bei; etwa 1½ % der gesamten Güterbeförderung auf dem Rhein wurden mit den Jachten befördert. Es waren jetzt nicht mehr die Großschiffer, sondern die Spediteure, die hiergegen opponierten, denn Rupprecht hatte für diesen vom übrigen Frachtenverkehr so verschiedenen Versand die Spedition in eigene Hand genommen; die hessischen Behörden suchten noch 1824 Rupprecht diese Verbindung von Spedition und Geschäftsführung als ungesetzlich zu legen, die Regierung entschloß sich aber endlich zur Zulassung, weniger aus juristischen Gründen als weil Rupprecht den ihm aufgegebenen Nachweis zu führen vermochte, daß die von den Jachten transportierten Eilgüter erst durch diese schnelle Beförderung auf den Rhein gezogen worden seien. Die Konkurrenz der Wasserdiligence mit der Landpost verlief einstweilen bei den Eilfrachten noch günstig für sie; aber schon seit 1819 machte sich von Jahr zu Jahr stärker die Überlegenheit der Eilwagen geltend. Die Dividende verminderte sich in sieben Jahren um mehr als zwei Drittel des Betrags von 1818. Kleiner Konkurrenzneid gegen die „Nächler" fing schon wiederum an, sich

[1] Delius an den Minister 26. Juni 1825.

Digitized by Google

zu zeigen, da veränderte die Einführung der Dampfschiffahrt mit einem Schlage die Sachlage. Rupprecht begriff dies sofort, er schlug dem Verein vor, statt der Jachten gemeinsam ein Dampfschiff einzustellen. Zur Strafe wurde er von den entrüsteten Jachtenschiffern sofort seines Amtes entsetzt und trat nun seinerseits in den Dienst der neuen Großunternehmung[1]. Der Kampf zwischen dem rückständigen und dem leistungsfähigen Verkehrsmittel mußte alsdann mit dem vollständigen Siege jenes enden. Als Delius dem Minister die Konzession der Dampfschiffahrtsgesellschaft vorschlug, meinte er: man könne dabei auf die bisherigen Teilhaber der Diligencenfahrt billige Rücksicht nehmen[2]; jene aber wollten nicht mehr und nicht weniger als die Versagung der Konzession an ein Unternehmen, das nur von egoistischen Spekulanten betrieben werde, und ihren Familien das Brot nehme, und das übrigens auch zu kostspielig sei — denn auf einen logischen Widerspruch mehr oder weniger kam es ihnen nicht an[3]. Die Handelskammer Mainz riet derartigen Ausfällen gegenüber, sie auf die Konkurrenz zu verweisen: wenn sie, wie sie behaupteten, alle Wünsche befriedigten, werde es ihnen ja an Passagieren nicht fehlen. Fünf Jahre später (1830) empfahl die Handelskammer selber, ihnen eine kleine Entschädigung zuzusprechen; man erinnerte sich jetzt, daß die Konzession von 1822, die freilich nur für Hessen und für die Talfahrt galt, dem Schifferverein auf 25 Jahre die ausschließliche Befugnis zur Personenbeförderung auf dem Mittelrhein gab. Unter beständig wechselnden Geschäftsführern, bei allerlei inneren Streitigkeiten war der Betrieb des Vereines schon völlig zurückgegangen. Von 35 Teilnehmern war die Zahl der Mitglieder 1831 auf 10 gesunken; die regelmäßigen Fahrten hörten auf; noch sah man aber bis 1857 einzelne von ihnen an Markttagen zu Mainz unterhalb der Brücke landen[4]. Die genossenschaftliche Betriebsform, die der privaten Großunternehmung und der Verstaatlichung gleichmäßig sich zu erwehren gewußt hatte, solange die Technik die alte blieb, sie erlag der großen Unternehmung in dem Augenblick, als diese mit besseren Waffen auf den Kampfplatz zurückkehrte, und es half ihr nichts, daß sie verblendet diese Waffen für untauglich erklärte.

Nicht überraschend, nicht als ein freies Geschenk einer im stillen ausgebildeten Technik ist die Dampfschiffahrt auf dem Rhein erschienen. Die

[1] Das wahre Verhältnis der Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffe. (Denkschrift der Rh.-Schleppschiff-Ges. Oktober 1848).

[2] Delius an den Minister 26. Juni 1825.

[3] Eckert S. 181 für dies und das folgende.

[4] Schirges S. 73.

Digitized by Google

beteiligten Kreise haben vielmehr in der Erkenntnis, daß der bisherige Zustand der Schiffahrt nicht weiter bestehen könne, wenn der Rhein nicht verödet solle, Jahre lang nach dem neuen Verkehrsmittel gesucht, sie haben die Techniker angespornt, bis sie die geeigneten Fahrzeuge lieferten. Es ist bekannt, welchem Mißtrauen die geniale Erfindung Fultons anfangs in Europa begegnete, wie Napoleon, den hier sein technischer Scharfblick einmal im Stiche ließ, dieser Stimmung drastischen Ausdruck verlieh. Auch das erste Dampfboot, das im Jahre 1816 auf dem Rhein erschien, die Caledonia, machte geringen Eindruck. Man sah den Versuch später als mißlungen an; das Schiff fristete als Fuhrboot bei Kopenhagen sein weiteres Dasein. Seitdem hatte sich die Dampfschiffahrt rasch entwickelt, mehr jedoch auf Seen als auf den Flüssen, wo es galt, mit Booten ohne Kiel gegen die Strömung aufzukommen. Auch die erste Dampfschiffahrt im Rheingebiet fand auf dem Bodensee statt, wo das Dampfboot Cottas in bescheidenen Dimensionen, 45′ lang, 15′ breit mit 7′ Tiefgang und 600 bis 800 Ztr. Ladefähigkeit, 10′ in der Sekunde lief. Auf der Seine gingen 1823 bereits 12 Schiffe, die drei Gesellschaften gehörten, aber sie waren nur 34 m lang, mit einem einzigen Schaufelrad am Hintersteven und besaßen nur eine Ladefähigkeit von 2000 Ztr., während die größten Flußschiffe auf der Seine damals 11 000 Ztr., also beträchtlich mehr als die Boote selbst auf dem Niederrhein, zu laden vermochten. Der Gewinn lag nur in der Abkürzung der Fahrzeit von 15 auf 4 Tage. Schon nach wenigen Jahren konnte man in Köln darauf hinweisen, daß auf der Seine, wie eigentlich bisher überall, die Versuche mit Flußdampfern mißlungen, auf dem Rhein allein gelungen seien. Denn auch der Versuch, auf die Weser ein Dampfschiff zu bringen, das im Auftrag des rührigen Harkort und seines Associé Kamp von dem Ingenieur Treviranus erbaut worden war, hatte wenigstens wirtschaftlich zunächst keine Folgen. Nirgends war aber auch die Notlage so dringend wie auf dem Rhein. Mit dem Jahre 1822 fing die Handelskammer Köln sich ernstlich zu bemühen an, einen Dampferverkehr auf dem Rhein zu stande zu bringen[1]. Ihr Führer war auch hier vor allem Merkens, der in der Ausgestaltung des Dampferverkehrs fortan seine Lebensaufgabe erblickte, neben ihm Bernhard Boisserée, ein tatkräftiger, leidenschaftlicher Mann, gewöhnt an populäre Agitation; er hatte schon in der Revolutionszeit, als zweiter Maire von Köln, erbittert den Kampf um

[1] Sowohl für die früheren Verhandlungen wie für die Einrichtung der niederländischen Gesellschaft und alsdann der Kölner bietet das Archiv der Handelskammer Köln und das St.-A. in Berlin eine lückenlose Reihe der Akten und Korrespondenzen.

Digitized by Google

die Handelsvorrechte seiner Vaterstadt geführt und in seinen Schriften und Reden den pathetischen Ton jener Tage beibehalten. Sie richtete zuerst ihre Blicke auf die Gesellschaft London—Rotterdam, welche eine Fortsetzung ihrer, übrigens auch erst projektierten Seefahrt bis Köln mit einer Fahrzeit von 3 Tagen ins Auge faßte; die Maschinen sollten in Birmingham gebaut werden, eine Beteiligung des Kölner Handelsstandes wurde vorausgesetzt. Harkort, an den man sich sowie an einen englischen Ingenieur Capt. Napier um Rat wandte, empfahl dringend eine Untersuchung des Fahrwassers und Stromgefälles, über dessen Verhältnisse Wiebekings Untersuchungen nur ungenügenden Aufschluß gaben; er erbot sich, die Kosten der Untersuchung, die sein Ingenieur Treviranus unternahm, zu tragen, wenn man ihm die Ausführung des Dampfbootes überlassen wolle. Es war klar, daß man mit den niederländischen Handelskammern Hand in Hand gehen müsse. Sie antworteten alle sofort zustimmend, auch Rotterdam, das in allen anderen Punkten durch starres Festhalten am Alten Köln seine Herrschaft aufzunötigen suchte. Auf ihre Zweifel, ob die preußische Regierung nicht Schwierigkeiten bereiten werde, konnte wiederum Köln beruhigend antworten.

Was die Kölner in Aussicht nahmen, war eine Dampferschleppfahrt. Eine solche allein schien sich ihnen auf dem Niederrhein, der doch nur immer wenig Personenverkehr haben werde, zu rentieren; sie allein aber sei auch nötig. Mit ihr werde man endlich der Konkurrenz der Landwege über Havre und Bremen begegnen können; sie glaubten auch jetzt wie noch lange Jahre, daß auf solche Weise das Interesse der gegenwärtigen Schiffer am besten gewahrt bleibe: die Schleppfahrt sei den Frachtdampfern vorzuziehen, da diese ein zu großes Kapital, das in den jetzigen Schiffen liege, vernichten würde. Nur mit dieser Ansicht stießen sie bei den Belgiern auf Widerspruch: Die Handelskammer Brüssel warnte geradezu vor dem Plane; denn die Boote selber würden so groß gebaut, daß sie jeder Frachtanforderung genügten.

Unterdessen gingen zuerst die Antwerpener ans Werk. Drei große Häuser verbanden sich zu der Firma Biart, Oreille, Brequigny und begannen mit dem Bau eines Schiffes von 40 Pferdekräften und 180 Tonnen Gehalt nach dem auf der Seine angenommenen System, das von Antwerpen direkt nach Köln fahren sollte. So hoffte man den Transit über Antwerpen, der, wie wir wissen, neben der freien Rhein—Seefahrt das Hauptinteresse Kölns war, zu entwickeln. Die Handelskammer stellte sogleich ihre Anträge bei der Staatsregierung[1]: Nur ein Drittel der Zeit eines gezogenen Schiffes

[1] H.-K. Köln an den Minister 12. März 1823. Rückantwort 21. April 1823.

Digitized by Google

werde der Dampfer selbst auf einem reißenden Strom brauchen; man hoffe in 40—45 Stunden von Antwerpen nach Köln zu kommen; dazu aber bedürfe man die Vergünstigung, den Oktroi im ganzen erst in Köln entrichten zu dürfen; denn durch Anlanden bei den einzelnen Bureaus würde sich die Fahrtzeit auf 65 Stunden erhöhen. In Wirklichkeit hat dann der erste leistungsfähige Antwerpener Frachtdampfer, das Schiff James Watt, im Frühjahr 1825 8 Tage = 100 Stunden gebraucht, von denen aber in der Tat nur 72 auf die Fahrt, der Rest auf den Aufenthalt an den Oktroistationen entfielen. Wichtiger noch war die prinzipielle Zulassung der Rückladung für Antwerpen, die man soeben noch der Unternehmung Quacks versagt hatte. Der Antwerpener Dampfer sollte Frachtdampfer sein, für die Erbauung eines Schleppers faßte man Harkort ins Auge, den jedes Problem als solches reizte. Die Regierung stellte in beiden Punkten ihr Entgegenkommen in Aussicht, nur die Patentfähigkeit des Systems lehnte die Deputation für Gewerbe auf ein sorgfältiges Referat Beuths hin ab. Jedoch diese Aussicht erwies sich zunächst als trügerisch. Der „Espoir d'Anvers" machte seinem Namen keine Ehre, die erste Probe im Jahre 1823 mißlang und auch die zweite Probefahrt, nachdem er umgebaut war, ergab bei Köln selbst am 24. Juni 1824 nur einen halben Erfolg.

Noch während man dieser Hoffnung nachhing, zeigte sich eine andere Aussicht. Sie führte endlich zum Ziele. Eine Gesellschaft in Rotterdam unter Leitung eines Kaufmanns Vollenhoven, mit welcher der vor kurzem nach Belgien übersiedelte englische Maschinenbauer Cockerill in Vertrag getreten war, hatte im Verlauf des Jahres 1823 mit gutem Erfolg die Fahrt zwischen Rotterdam und Antwerpen betrieben und trug sich jetzt mit der Absicht, bis Nymegen und Arnhem zu fahren. Da auch dies schon trotz erforderlicher Umladung ein Vorteil für Köln war, wandte sie sich an die Handelskammer mit dem Anerbieten, für Köln 50 Zusatzaktien zu reservieren, die am Gewinn beteiligt sein sollten, sobald die neue Linie eröffnet werde. In Köln, wo man so viel lieber Rotterdam übergangen und mit Antwerpen direkt angeknüpft hätte, verhielt man sich anfangs mißtrauisch. Merkens meinte: Von den drei Gründern sei der eine Holzhändler, der sein Holz, der andere Eisenhändler, der sein Eisen, der dritte, Cockerill, Mechaniker, der seine Maschinen beim Schiffsbau anbringen wolle. Das Statut vollends erschien selbst in jener Zeit, wo man noch an die wunderlichsten Formen von Aktiengesellschaften gewöhnt war, höchst merkwürdig: Die Gründer waren auch die fast absoluten Dirigenten gegen Gehälter, die nicht benannt wurden; sie saßen auch im Aufsichtsrat und vergaben allein alle Stellen. „Das riecht stark nach legitimer Monarchie" bemerkte der

Digitized by Google

liberale Merkens. Trotzdem standen hier die richtigen Männer am richtigen Platze, wenn auch die Form der Aktiengesellschaft für sie nur insoweit Wert hatte, als sie ihnen auf die bequemste Weise die nötige Macht und das nötige Kapital in die Hände gab, um ihre Pläne durchzuführen. Vollenhoven wußte durch geschickte Briefe den Argwohn zu zerstreuen und die Vorteile für Köln auseinanderzusetzen, er nahm sofort eine Schleppfahrt wie Personenfahrt bis Köln in Aussicht und drängte die Handelskammer, bei der preußischen Regierung die Konzession zu bewirken. Im April 1824 traten die Handelskammer und die Rheinschiffahrts-Assekuranzgesellschaft zu gemeinsamer Sitzung unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters zusammen; nach einem Vortrag Boisserées wurde die Beteiligung beschlossen und sofort die 50 Aktien zu 500 fl. holl. gezeichnet. Die Aktionäre übertrugen statutarisch ihre gesamte Korrespondenz, Vertretung, die Entsendung von Bevollmächtigten zur Generalversammlung, wo auf je 10 Aktien eine Stimme kam, der Handelskammer, die auch die Beträge gemeinsam einzahlte. Einstweilen erhob sie ein Fünftel des Kapitals. Die ganze Gründung trägt noch die Züge jener alten holländischen Kompagnien, in denen Beteiligung und Stimmberechtigung als halb öffentliche Angelegenheit der einzelnen Quartiere angesehen wurde.

Die Kölner sahen sich zum erstenmal hineingezogen in die Kreise der großen Unternehmung in den Formen der Aktiengesellschaft. Ihr Assekuranzverein mit seiner übermäßig vorsichtigen Geschäftsgebarung und seinen beschränkten Zwecken hatte ihnen doch nur einen Vorgeschmack davon gegeben. Wie eine Entdeckungsfahrt in ein unbekanntes Land liest sich der Reisebericht der Kölner Abgeordneten zur ersten Generalversammlung im Haag. Mit einer Mischung von Behagen und Bewunderung machten sie „die unbeschreiblich schöne Fahrt von Antwerpen nach Rotterdam mit einer Geschwindigkeit von 13000' in der Stunde"; sie betrachteten den Bau des großen Schiffes, das für den Rhein bestimmt war, 100 Pferdekräfte hatte und ganz aus Eisen bestehen sollte. Der Boden lag schon bei Cockerill in Lüttich fertig geschmiedet, die Seitenstücke wurden aus England erwartet. Es erschien ihnen wohl wie ein Traum, wenn sie daran dachten, wie teuer ihnen die Fracht der mäßigen Zentnerzahl Zucker und Kaffee in Köln zu stehen kam und wie hier ein genialer Industrieller, der bereits über Hunderte von Arbeitern gebot und seine Unternehmungen in England, Belgien, dem östlichen Deutschland gleichmäßig verteilt hatte, mit der Versendung gewaltiger Massenstücke operierte. Der Erbauer, ein deutscher Ingenieur aus Neuwied, Röntgen, setzte ihnen auseinander: Es sei ein Irrtum, zu meinen, daß je größer die Pferdekraft, um so größer auch das Schiff sein müsse;

Digitized by Google

vielmehr sei die Hauptsache, die größte Kraft in dem kleinsten Raum zusammenzudrängen, wodurch die Geschwindigkeit vergrößert, der Kohlenverbrauch vermindert werde. Er machte ihnen damit gute Hoffnungen auf eine Schleppfahrt, die ihnen nach wie vor fast allein am Herzen lag: Nur ein Laie könne an der Möglichkeit zweifeln, nachdem schon jetzt Seeschiffe durch Dampfer von der Reede in den Hafen bugsiert würden. Er machte sich anheischig, mit einem Dampfer ohne Personenverkehr 3 Kölner Kähne (à 2000 Ztr.) zu schleppen; doch, fügte er vorsichtig hinzu, müsse man erst sehen, ob man nicht eine Verbindung von Schlepp- und Personenfahrt vorziehe; auch wenn man den Dampfer nur zum Warentransport benütze, würde man von Rotterdam nach Köln die Last zu 15 fl. (exkl. Oktroi) in 4—5 Tagen fahren.

Die Generalversammlung wurde an Bord des „Seeländers" gehalten, der unterdessen geschickt zwischen den Seglern manövrierte und sie alle überholte. Die Stimmung ging hoch. Zur Abwechslung waren das einmal nicht die Holländer, die dem Rhein ihr Joch auferlegten, sondern die, welche sich anheischig machten, ihn mit dem Weltverkehr in Verbindung zu setzen. Allerdings mußten die Herren von der „Stoomboot-Maatschaapij" bald erfahren, daß sie damit bei den übrigen Rotterdamern wenig Gegenliebe fanden. König Wilhelm aber, der in wirtschaftlichen Angelegenheiten einen klaren, nüchternen Blick besaß, hatte erkannt, daß mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft eine neue Epoche für Hollands Handel und Kolonialwirtschaft beginne. Auf dieser Versammlung wurden Verträge mit der Regierung vorgelegt über den Bau mehrerer großer Schiffe mit je drei Maschinen von 100 Pferdekräften, die je zweimal im Jahre die Reise nach Batavia machen sollten. — Die Rotterdamer Beurtschiffer sahen es als ein unerreichbares Ziel an, zweimal jährlich nach Köln zu fahren! Aber ebenso wurde eine Dampferlinie über Amsterdam nach Hamburg und eine zweite Rotterdam—London sofort einzurichten beschlossen, die mit dem Kölner Schiff korrespondieren sollten. Im Gefühl dieses freudigen Vorwärtsschreitens begrüßte man sogar zur Verwunderung der Kölner den Wettbewerb und beschloß: „Es sei nur als vorteilhaft zu begrüßen, daß in Amsterdam, Dortrecht und Nymegen noch andere Gesellschaften sich bildeten; indem diese neue Art, die Schiffahrt zu betreiben, durch den großen Hebel der Konkurrenz ihrer Vollendung um so näher gebracht werden müßte." In solcher Stimmung wurde die Ausdehnung des Aktienkapitals auf 1 Mill. fl. holl. beschlossen und auch gleich bestimmt, daß der Gewinn am Agio der neuen Aktien unter die alten Aktionäre verteilt würde, was man damals noch als eine höchst harmlose Art der Dividendenvermehrung ansah.

Digitized by Google

Etwas mehr als billig imponierte den Kölnern namentlich die Beteiligung hoher Staatsbeamter am Aufsichtsrat. Die Stimmung erreichte ihren Höhepunkt, als der Vorsitzende, der Gouverneur vom Haag, Graf Limburg-Styrum, einen Trinkspruch auf den Kölner Handelsstand ausbrachte und eine Probefahrt für den nächsten Oktober in Aussicht stellte, um den Beweis zu liefern, wie hoch seit 1816 die Dampfschiffahrt gestiegen sei. Echt kölnisch ließ darauf die Handelskammer die Einladung zu einem großen Bankett ergehen, an dem alle Spitzen der Behörden teilnehmen sollten. Die Direktion wünschte aber, daß diese Feier nicht bei der Versuchsfahrt stattfinde, sondern im Jahre darauf, wenn man en toute gloire mit dem eigentlichen, für den Rhein bestimmten Schiffe kommen werde. Schon vorläufig machten jetzt die Handelskammern Frankfurt und Köln durch Börsenanschlag bekannt, daß die Absicht einer Änderung der Stromfahrt durch Dampfschiffe bestehe.

Am 30. Oktober erschien der Seeländer, wie es verabredet worden war, vor Köln. Ein Extrablatt der Kölnischen Zeitung, das am Rheine weite Verbreitung fand, hat anschaulich diese Probefahrt geschildert; denn das Bewußtsein war allgemein, daß mit dem Dampf eine neue Zeit ihren Einzug halte. Die Berichte, welche die Handelskammern und ein von der Zentralkommission beauftragter Ingenieur erstatteten, geben über die technischen Resultate noch genauere Kunde. Vollenhoven, Cockerill und der Erbauer des Schiffes, Röntgen, waren selber gekommen, denn es handelte sich für die beiden Ingenieure vor allem darum, Messungen über Wasserwiderstand, Kräfteverbrauch und Kohlenbedarf der Maschine vorzunehmen, und um „einen Begriff von der Sicherheit der Dampfschiffahrt zu geben", vergaß die K. Z. nicht, anzumerken, „daß die Gemahlin des Herrn von Vollenhoven ihn auf der ganzen Reise mit ihrem säugenden Kinde begleitet habe". Vor Köln gab das Schiff eine Probe des Schleppens, ein Kahn mit 2000 Ztr. wurde durch die stärkste Strömung gezogen. Mit Rücksicht darauf, daß das Schiff nur zur Personenfahrt und außerdem zur Seefahrt gebaut war, gelang die Probe gut. Interessanter waren die folgenden Tage. Unter furchtbarem Unwetter überwand das Schiff spielend die Wellen, die nach der K. Z. „mit der wildesten Gewalt tobten"; durch Moselhochwasser war im Lauf eines Tages der Rhein von 10 auf 26' gestiegen; die Strömung war die stärkste, deren man sich je erinnerte. Die Absicht war gewesen, bis Bingen zu fahren; sie scheiterte nur daran, daß man bei Koblenz nur mit großer Mühe im stande war, die Joche der Schiffbrücke zu lösen; man begnügte sich, durch den reißenden Strom bis Bacherach zu fahren, da der Seeländer zu seiner üblichen Fahrt nach

Digitized by Google

Rotterdam zurückmußte; die Probe, die man ablegen wollte, bestand auch nicht darin, daß das Schiff durch die Klippen, sondern gegen die Strömung zu Berge fahren könne. Von der Manövrierfähigkeit überzeugte Röntgen die dichten Zuschauermassen, als er zu ihrem größten Erstaunen bei einem Wasserstand von jetzt 27′ in die reißende Mosel einlenkte und an der Brücke wendete.

Auf dem Schiffe hatte Cockerill unterdessen die Proben mit den Kohlensorten vorgenommen; die Saarkohle wurde als unbrauchbar, die Ruhrkohle als geeignet befunden, wenn sie auch gegen die mitgebrachte Lütticher Kohle um ein Sechstel Heizkraft zurückblieb — ein Resultat, das alle weiteren Erfahrungen bestätigt haben. Auch mit Holzfeuerung hatte man eine Probe gemacht, die nicht ungünstig ausfiel. Da man das Kesselwasser unmittelbar dem Rhein entnahm, zeigte sich wenigstens unter diesen Umständen ein abnormer Ansatz von Kesselstein, so daß man einen Tag für die Reinigung der Maschine aussetzen mußte.

Noch war die Maschinerie, wenn nicht verwickelt, so doch schwer zu bedienen. Der offizielle Bericht bemerkt, daß zwei Maschinenmeister durch Schraubenanziehen, durch Ventilschließen und -öffnen, durch Reinigen und Schmieren der einzelnen Teile der Maschine ununterbrochen, selbst wenn das Boot still lag, beschäftigt waren, „und ihre Arbeiten waren sehr oft überaus mühsam und beschwerlich“. Die Bemannung scheint uns jetzt unbillig hoch; sie bestand aus einem 1. und 2. Kapitän, 2 Maschinenmeistern, 2 Steuerleuten, 3 Stochern (Heizern), 3 Matrosen, 1 Schiffsbauer, 1 Hausmeister, 2 Kondukteuren, 1 Schiffsjungen, 3 Kellnern, 2 Köchen, 1 Magd, also 23 Personen. Der Lohn des Maschinenmeisters war außer freier Kost wöchentlich 30 fl. holl. Das Schiff hatte 45 Pferdekraft, zu ihrer Erzeugung waren in der Stunde 450 Pfd. Lütticher Kohle (= 525 Ruhrkohle) und in der Minute 44 Kubikfuß Wasser nötig. Der Kessel faßte 10 t Wasser. Übrigens hatte das Schiff 2 Masten und brauchte, wenn der Wind günstig war, auch die Segel. Die Kosten des Anlagekapitals erscheinen uns jetzt freilich im Vergleich zu den Betriebskosten mäßig: das ganze Schiff kostete 60000 fl., die Maschine allein 45000 fl.

Unter solchen Umständen fiel das technische Gutachten des Ingenieurs der Zentralkommission doch noch recht zweifelnd aus: die Mehrkosten würden mit der erhöhten Geschwindigkeit in keinem richtigen Verhältnis stehen; das Schleppen durch Dampf statt durch Pferde sei nicht zu empfehlen, hingegen werde der Transport von Reisenden, der auch bisher Hauptzweck aller Dampfboote sei, eine ergiebige Spekulation sein, wenn die Anzahl der

Digitized by Google

Dampfboote beschränkt bleibe. Die Geschwindigkeit hatte allerseits befriedigt; namentlich in der Talfahrt war das Schiff von Caub bis Köln in 7 Stunden und 2 Minuten gefahren.

Die Handelskammer Köln hingegen ließ sich ihren Lieblingswunsch nicht so leicht ausreden. In ihrem Bericht bemerkte sie zwar auch, daß nach dieser Probe die Kosten des Schleppens mit Dampfkraft zu hoch wären, als daß sie der Schiffer tragen könne, auch sei eine Steigerung der Fracht mit Rücksicht auf die Höhe des Oktroi ausgeschlossen; aber sie zog hieraus nur den Schluß, daß der Staat entgegenkommen müsse, weil eben die Hebung und Beschleunigung des langsamen Transports nur durch Dampfschlepper möglich sei, und weil man nur so den Transit wieder von Frankreich auf die Wasserstraße ziehen könne. Nicht mit den gegenwärtigen Transportmengen, sondern mit den Gütern, die jetzt noch gar nicht transportiert würden, müsse man rechnen; „denn die geschichtliche Erfahrung beweist hinlänglich, daß in Proportion der Mittel zur Verbesserung des Transports der Güterzug sowie auch die Fabriken sich vermehren und damit schließlich auch der Oktroi sich wieder hebt". Diese klare Einsicht in die verkehrsschaffende Eigenschaft der Verkehrsmittel führte sie dazu, einige mäßige Begünstigungen im Oktroi zu verlangen, die auch nach Einführung der freien Schiffahrt bei Durchführung der Wiener Akte bleiben sollten. Durch die von ihr vorgeschlagenen Konzessionen selber wollte sie aber die Dampfschiffgesellschaft zum Schleppen drängen: Nur für jeden von ihr eingestellten Schlepper solle sie auch das Recht haben, je eine Dampf-Wasserdiligence von Holland nach Köln einzurichten, der dann auch ein geringes Quantum Waren bis zu 10 Last gegen 20 % Frachtzuschlag zu fahren erlaubt sein solle; denn nur so glaube die Gesellschaft auf ihre Rechnung zu kommen, da sie an den Schleppern verlieren werde. Man suchte eben noch das neue Recht der Dampfschiffahrt auf das alte der Diligencenfahrt aufzupfropfen. Der bestehenden Wasserdiligence Köln—Mainz dachte die Handelskammer trotz der Versuchsfahrt des Seeländers auch jetzt noch keine Konkurrenz zu machen, und ängstlich bewahrte sie in diesen Vorschlägen noch die Absicht, daß das Schleppen den bestehenden Schiffen nur zum Vorteil gereichen dürfe; daher wünschte sie auch das Recht der Schlepper, selber Waren zu führen, möglichst zu beschränken.

Die Direktion der niederländischen Gesellschaft, die selbstverständlich ihren eigenen Nutzen mit dem volkswirtschaftlichen verbinden wollte, entzog sich nicht diesen Forderungen, verhehlte aber auch nicht ihr geringes Vertrauen in deren Erfüllbarkeit. Schon vor der Probefahrt des Seeländers

Digitized by Google

hatte sie auseinandergesetzt[1]: „Das Schleppen auf dem Waal, so wünschenswert es beim Mangel eines Leinpfades auch sein möge, würde sich augenblicklich nicht rentieren, da die Schiffer widerstrebten. Diesen liege gar nichts am Zeitverlust; vergeblich rechne man ihnen vor, wieviel sie an Kost für die Matrosen, an Halage ꝛc. verlören; phlegmatisch erklärten sie nur: Sie würden deshalb doch auch nicht eine Fahrt im Jahre mehr machen, der Zeitverlust komme also für sie nicht in Betracht. Nur die Angst vor der Konkurrenz könne hier helfen. Als im vorigen Jahre alles gespannt war auf den Erfolg des Versuches in Antwerpen, wandten sich die Schiffer sofort an die Regierung mit der Bitte, auch ihnen Schlepper zu geben; als sich aber die Untüchtigkeit des l'Espoir d'Anvers herausstellte, war alles gleich vergessen. Für die Zukunft aber zog die Direktion hieraus den Schluß, „daß der Handel Kraft genug habe, um mit der Zeit doch die Schiffer zu nötigen", und begann den Bau eines Schiffes von 100 Pferdekräften zur Rheinschleppfahrt, des „Herkules", der nun freilich auch sofort bei gestiegenem Eisenpreise andere Summen kostete als der kleine Seeländer, 183000 fl., während der größte im Bau begriffene Personendampfer, der „Kölner", auf 110000 fl. veranschlagt wurde.

In der Tat entschlossen sich im Februar 1825 die Rotterdamer Beurtschiffer zum Schleppen. Unter furchtbarem Schneesturm wurden die ersten Schiffe bis Lobith, wo der Leinpfad begann, geschleppt. Das Tagebuch der Schiffer hat die Kölner Handelskammer aufbewahrt. Auch schon für die preußische Strecke verkündete der Steuerdirektor v. Schütz im Januar 1825, daß in kurzem die Schiffe durch Dampfschlepper befördert werden würden und befahl seinen Untergebenen Schnelligkeit in der Abfertigung. Aber schon im Mai kündigten die Schiffer wieder, mit der alten Begründung: Bei dem geringen Verkehr komme es ihnen nicht auf die Geschwindigkeit an. Die Direktion verhehlte nicht, daß ihr dieser Ausgang ganz gelegen sei, und daß sie ihr Schiff besser brauchen könne. Von diesem Mißerfolge ab trat für längere Zeit die Frage der Dampfschleppfahrt in den Hintergrund und die Handelskammern resignierten sich den Schiffern gegenüber mit dem Grundsatz des „Beneficia non obtruduntur". Der große Schleppdampfer Herkules, den die Gesellschaft auf das Drängen der Kölner gebaut hatte, wurde fortan tatsächlich auch nur zur Frachtfahrt benutzt.

Zweierlei bedurfte es jetzt, um die Dampfschiffahrt auf dem deutschen Rheine einzuführen: Es mußte der Rechtsboden für dieses fremdartige Gebilde, das die starren Gildenrechte durchbrach, gefunden werden, und es

[1] Vollenhoven an H.-K. Köln 16. Juni 1824.

Digitized by Google

mußte das nötige Kapital beschafft werden. Schwierigkeiten von seiten der Staaten waren nicht zu erwarten, eher konnte der allseitige Eifer der Einzelstaaten, weil er ein partikularistisches, zersplittertes Vorgehen mit sich brachte, gefährlich werden. Die Konservativsten selber, die wenig später den Eisenbahnen anfangs ihr Mißtrauen bezeigten, König Friedrich Wilhelm III. und der Generalpostmeister Nagler[1] bezeugten tatkräftig ihr Interesse für die Dampfschiffahrt; der Provinzialsteuerdirektor Schütz gewährte schon, als es sich nur um die holländischen Dampfer handelte, Erleichterungen in Oktroi und Zollerhebung[2]. Nur Delius sah die Schwierigkeiten, gerade weil er entschlossen war, sie rasch zu überwinden. Da in der niederländischen Gesellschaft gar keine Preußen waren und ihm die geringe Beteiligung der Kölner Handelskammer an den Aktien nicht genügte, da man noch mitten im Streit mit den Niederländern gar nicht wußte, ob sie Gegenseitigkeit gewähren würden, schlug er einstweilen der Gesellschaft nur eine Zulassung auf zwei Jahre vor[3]. Wir sahen schon, wie die Kölner Handelskammer zuerst daran dachte, ohne weiteres die Dampfschiffe als Postschiffe zu erklären und dadurch die Grundsätze, die für die Jachten galten, auf sie auszudehnen, so daß ihnen Personenfahrt und ein beschränktes Lademaximum eingeräumt worden wäre. Sie unterbreiteten nicht nur dem preußischen Staate, sondern auch der Zentralkommission diesen Antrag[4]. Das wäre immerhin eine gemeinsame Regelung für den ganzen Rhein gewesen; die Zentralkommission aber, deren Mitglieder geradeso wie die des benachbarten Bundestages nur das Interesse hatten, den Sonderrechten ihrer Auftraggeber nichts zu vergeben, verwiesen schon im Juni 1824 diese Anträge kurzerhand an die beteiligten Regierungen. Zur Verwunderung der niederländischen Maatschaapij schwieg ihr Gesandter völlig. Als im nächsten Jahre 1825 die Ausdehnung des Dampfschiffahrtbetriebes auf alle Strecken des Rheines näher in Aussicht stand, kam die Frage in der Sitzung der Zentralkommission nochmals zur Sprache. Bayern wünschte, daß die Jachtschiffer aufmerksam gemacht

[1] Nagler erkundigte sich schon 18. Juni 1825 bei der H.-K. Köln eingehend und aufmunternd nach diesem „für die Post so interessanten neuen Beförderungsmittel".

[2] 13. März 1825. Nur einmalige Erhebung des Oktroi, Verzollung (oder freier Transit) gegen Vorlage der Frachtbriefe — was der H.-K. noch zu viel schien! Defrauden seien bei Dampfschiffen, die nicht zum Pferdefüttern hie und da anlegten, überhaupt nicht möglich, meinten sie und hatten nicht übel Lust, in dem Zwang, die Frachtbriefe vorzulegen, einen Bruch der Transitfreiheit zu sehen, was ihnen jedoch Schütz bald ausredete.

[3] Köln. H.-K. 14. August 1824.

[4] Köln. H.-K. 19. Juni 1824.

Digitized by Google

würden, sich des Dampfes zu bedienen, als aber Delius und der hessische Vertreter betonten, es handle sich um eine rein territoriale Angelegenheit, erfuhren sie keinen Widerspruch, und es wurde diese wichtige Erklärung ins Protokoll aufgenommen[1]. Delius aber war es weniger auf ein preußisches Sonderrecht dabei angekommen, er meinte vielmehr als guter Kenner: Preußen müsse durchaus verhindern, daß sich eine neue Dampfschiffahrtsgilde aus der bisherigen Zunftschiffahrt herausbilde. Dann war aber nur eine Möglichkeit gegeben, nämlich die Dampfschiffahrt als Intermediärfahrt oder Kleinschiffahrt zu erklären, die ja schon seit 1804 der ausschließlichen Regelung durch die Landesherrschaften unterstand. Hatte man schon die Fahrt nach Antwerpen und die Kohlenschiffahrt glücklich bei diesem Begriffe untergebracht, warum sollte man nicht bei der Dampfschiffahrt dasselbe tun? Die Methode der Analogieschlüsse in der Jurisprudenz ist ja dazu da, das Absurde plausibel zu machen, wenn die Sache notwendig ist.

Auf diesem Boden einigte sich sogleich Delius und die Kölner Handelskammer, die eine eigene Kommission für die Einführung der Dampfschiffahrt eingesetzt hatte; Delius setzte dieser auseinander, daß die beiden von ihr vorgeschlagenen Wege, die Erklärung zur Postschiffahrt und die Aufnahme in die Gilde, gleichmäßig ungangbar seien: die Postfahrt, denn dann müßten die Schiffe auf Ladung und wahrscheinlich auch auf Anerkennung der Nachbarn verzichten, die Gilde, denn ihr sei durch die Wiener Akte so wie so schon das Todesurteil gesprochen, auf den wichtigsten Häfen, Antwerpen, erstrecke sich aber die Gildeneinrichtung gar nicht einmal. Namentlich aber leuchtete den Kölnern nach allen Erfahrungen, die man mit der Zentralkommission gemacht hatte, sofort ein, „daß man mit diesen Anträgen das neue Unternehmen ins Labyrinth diplomatischer Verhandlungen stoßen würde". Zu allem aber kam den klugen Leuten an der Spitze der Handelskammer ein sublimer Einfall: Wenn, wie sie ganz wohl wußten, der Stapel in ein paar Jahren doch fiel, so konnte man vielleicht einen neuen Stapel einrichten, indem man territorial abgegrenzte Dampferfahrten errichtete, die bis Köln und bis Mainz reichten, so daß dort doch wieder umgeladen werden mußte; durch diese erfreuliche Aussicht konnte man auch die Kölner und Mainzer Spediteure trotz ihrer rückschrittlichen Gesinnung gewinnen. Die einzelnen Gesellschaften konnte man dann durch wechselseitige Beteiligung, wie es schon durch den Anteil der Kölner Handelskammer an der niederländischen Unternehmung geschehen war, zu gemeinsamem Handeln zusammenfassen.

[1] Delius an den Minister 26. Juni 1825.

Digitized by Google

Es war Boisserée, der diesen Gedanken schon in einer Sitzung am 23. Januar 1825 entwickelte. Es war danach nötig den Niederrhein einschließlich der Fahrt nach Antwerpen den Niederländern zu überlassen, aber eine erweiterte Beteiligung des Kölner Handelsstandes bei ihrer Fundierung und Verwaltung auszumachen, während eine eigene Aktiengesellschaft auf dem Mittelrhein, an der sich wieder Niederländer und Mainzer beteiligen sollten, als Preußische Rhein-Dampfschiffahrtsgesellschaft errichtet werden sollte. Pathetisch versicherte er in seiner Denkschrift: „Dieser plötzliche Gedanke versetzte mich in eine so erhabene Stimmung, wo man bei sich selbst es so innig fühlt: Du hast für Deine Mitmenschen ein Gott wohlgefälliges Werk getan." Mit Zuziehung von Delius, der auch jetzt gern die ganze Fahrt auf dem preußischen Rhein bis Emmerich der preußischen Gesellschaft, wenigstens dem Namen nach, vorbehalten hätte, ging der Entwurf an die niederländische Gesellschaft[1]: Das völlige Einvernehmen der beiden Gesellschaften sollte sich nicht nur in der wechselseitigen, statutengemäßen Aktienbeteiligung, sondern auch darin aussprechen, daß die niederländische Gesellschaft den Bau der Schiffe übernehme; auf dem Niederrhein sollten die Schiffe zwar unter dem Namen der rheinischen Gesellschaft fahren, aller Nutzen aber den Niederländern bleiben. Mit der Vermehrung der Schiffe sollten die beiden Gesellschaften stets gleichmäßig vorgehen. Die Niederländer gingen auf die Anträge ein; nur wünschten sie alsdann auch, daß die preußische Gesellschaft sich mit dem halben Wert der Schiffe beteilige. Sie besaß bereits 5 Schiffe im Wert von 578 000 fl. Das vermochte die preußische Gesellschaft, die sich nur auf ein Aktienkapital von 125 000 Taler einzurichten gedachte, nicht; so verblieb der Niederrhein ganz den Holländern, und es war immerhin ein Vorteil, daß die neue Gesellschaft ihre Kräfte ganz auf den Mittelrhein konzentrieren konnte. Röntgen hatte berechnet, daß sie zu täglicher Fahrt nach Mainz, wobei 2 Tage zu Berg, 1 Tag zu Tal zu rechnen sei, 4 Schiffe im Gesamtwert von 400 000—600 000 fl., und zur täglichen Lokalfahrt Köln—Koblenz zwei im Wert von 160 000—240 000 fl. nötig haben werde.

Zugleich hatte Delius einen eingehenden Bericht nach Berlin erstattet, in dem er an der Geschichte der Diligencenfahrt wie der Gilde nochmals erwies, daß man an sie keine Anlehnung suchen dürfe. Er beschwichtigte die etwa vorhandenen Bedenken mit dem Hinweis, wie nötig die Rheinprovinz die Verbindung mit Antwerpen habe. Er setzte jetzt wenigstens

[1] Köln. H.-K. an die Nederlandsche Maatschaapij 5. Juni 1825 und Antwort 14. Juli 1825. Delius' Anträge beim Minister 26. Juni 1825.

Digitized by Google

für die Dampfschiffe die Aufnahme von Rückladung für Antwerpen durch. „Kommt die Konkurrenz Antwerpen—Amsterdam zu stande," schrieb er, „so hat der Handel wenigstens die Wahl zwischen eifersüchtigen Plätzen und erlangt wenigstens einen kleinen Teil der Vorteile, welche in ihrem ganzen Umfang nur durch die freie Fahrt in die See zu erreichen und sicher zu stellen sind." Am 3. September kam der Vertrag mit der niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und wenige Tage später (15. September) bereits eine bindende Abrede mit der in der Bildung begriffenen Mainzer Gesellschaft zu stande[1]. Es waren dieselben Tage, in denen die Festfahrt des „Rhein" unter Beteiligung des Königs und der Zentralkommission stattfand und damit auch für die Augen der zusammenströmenden Massen das neue Verkehrsmittel auf dem Rheine feierlich eingeführt wurde.

Die Handelskammer Köln hat unterdessen einen Aufruf zur Bildung der Aktiengesellschaft erlassen. Sie erinnerte mit Befriedigung daran, daß sie rechtzeitig die Aussichten der Dampfschiffahrt erkannt hatte, und in der Tat war der Hinweis darauf, daß die Aktien der Maatschaapij 22% über pari standen, wohl die beste Reklame für die neue Gesellschaft. Da sie als ein gemeinnütziges Unternehmen angesehen wurde, sollten nur kleine Aktienbeträge zugelassen sein; man setzte die Aktie auf 200 Taler fest, damit sich jedermann beteiligen könne[2].

Unterdessen waren auch von verschiedenen Seiten her am Oberrhein Schritte getan worden, um die Dampfschiffahrt zu entwickeln. Schon am 3. Juli 1824 war durch die Bemühungen König Wilhelms eine württembergische Gesellschaft zu stande gekommen. Der König selber, Cotta und der Konsul der Vereinigten Staaten in Bordeaux, Church, der soeben auf den schweizerischen Seen die Dampfschiffahrt zu stande gebracht hatte, waren auch fast die einzigen Aktionäre. Dieselben beiden unternehmenden Männer veranlaßte König Ludwig gleich nach seiner Thronbesteigung, auch von Lindau aus mit einem Schiffe Fahrten zu unternehmen und gab ihnen gleich auf 12 Jahre ein ausschließliches Privileg zur Einführung der Dampfschiffahrt „auf den Flüssen im Königreich Bayern". Durch jene Erklärung der Zentralkommission war das ermöglicht. Jedoch wollte diese ganze bayrische Unternehmung nicht vorankommen, des Widerstandes der hier ängstlich geschonten Schiffer wurde man in Lindau nicht Herr; und da in Konstanz

[1] Wirminghaus S. 42.

[2] Die Statuten datieren vom 19. November 1825, die Bestätigung vom 11. Juni 1826. Schneller ging es mit der Prüfung im alten preußischen Staat nicht. Die Vermutung Eckerts, daß der Einspruch der Gildenschiffer eine Verzögerung bereitet habe, ist nicht wahrscheinlich.

Digitized by Google

noch eine dritte Unternehmung entstand, befehdeten sie sich auf dem See. Schon 1830 ging die Lindauer Schiffahrt wieder ein[1]. Am 22. September 1825 hatte auch Großherzog Ludwig einer besondern badischen Dampfschiffahrt, an der aber wiederum Cotta und Church Hauptbeteiligte waren, die Konzession erteilt, mit dem Recht, von Basel bis Mannheim den Verkehr zwischen den badischen Häfen zu vermitteln. Ein ausschließliches Privileg wäre hier natürlich unmöglich gewesen. Auch diese Unternehmung hätte nicht isoliert bestehen können[2]. Das Territorialprinzip erwies überall seine Unzulänglichkeit, aber es war ein leidlicher Lückenbüßer, da es wenigstens die Konzessionsinhaber nicht verhinderte, sich untereinander zu kartellieren. Dies geschah von Mainz aus, wo man, wesentlich angeregt durch das Vorgehen der Kölner, seit dem Herbst 1825 Vorbereitungen traf[3]. Noch gegen den Schluß des Jahres (12. Dezember 1825) fand eine vollständige Fusion der oberrheinischen Interessenten statt, einschließlich der Frankfurter, wo die Firmen Bethmann und du Fay ebenfalls von der Reichsstadt eine Konzession erhalten hatten. Auch hier wieder brachte es diese Entstehung — Fusion einer allerdings erst ideellen Konkurrenz — mit sich, daß die Verfassung der Gesellschaft wie die der alten holländischen Kompagnien eine territoriale Gliederung beibehielt: die Mainzer, Frankfurter, badischen und Straßburger Aktionäre waren als solche im Direktorium vertreten. Für Bayern wurde wenigstens ein bestimmter Bruchteil der Aktien reserviert. Dieser enge Verband beruhte auf einer vollständigen Verschmelzung der finanziellen Interessen, d. h. gleicher Verteilung des gemeinsamen Reinertrags nach Maßgabe des Aktienkapitals; die badische Gesellschaft dachte aber innerhalb desselben mit eigener Verwaltung, womöglich auch noch mit besonderen Aktienemissionen eine selbständige Existenz fortzuführen. Bedeutungsvoll sind diese Versuche nicht durch ihren unmittelbaren Erfolg geworden, sondern weil auch noch gegenwärtig die recht

[1] Schanz, Mainschiffahrt S. 177 und S. 391 a. 185 f.: Daneben hatte König Ludwig auf dem nicht ausschließlich bayrischen Rhein eine besondre Konzession für die Fahrt Rheinschanze—Mainz gegeben. Eckert S. 200. Damit erledigt sich die von Schanz aufgeworfene Frage, wie mit den Bestimmungen der Wiener Akte — die n. b. noch gar nicht in Wirksamkeit getreten waren — das Ausschlußprivileg vereinbar war. Es galt eben nur für Lech, Donau ꝛc.

[2] Eckert 201 überschätzt die Bedeutung dieses badischen Versuchs. Auf die Priorität des Datums der Privilegienerteilung kommt nur wenig an. Nicht am Oberrhein, sondern am Niederrhein lag die Entscheidung für die Entstehung einer leistungsfähigen Dampfschiffahrt.

[3] Der genauen Darstellung Eckerts 202 ff. (dazu die Beilagen S. 410—432) ist nichts hinzuzufügen.

Digitized by Google

komplizierte Verfassung der rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaften sich ganz in den gleichen Bahnen bewegt[1].

Die Konzession, die die Mainzer Gesellschaft erhalten hatte, bezog sich auch auf den Mittelrhein; aber ehe auch nur die Gesellschaft formell konstituiert war, hatte sie auch schon mit der Kölnischen die Abrede getroffen, auf einen Betrieb unterhalb Mainz zu verzichten[2]. Dafür beteiligten sich die Mainzer an der preußischen Gesellschaft durch Übernahme von 300 Aktien, deren Interessen die Mainzer Handelskammer zu vertreten hatte.

So war ein höchst künstliches Gebäude von Wechselbeziehungen verschiedener Gesellschaften von der Mündung des Rheines bis Straßburg hergestellt, klug darauf berechnet, die Einheitlichkeit und die Überleitung des Verkehrs von einer Stromstrecke zur andern zu sichern, aber auch den einzelstaatlichen Interessen und namentlich denen der Stapelstädte entgegenzukommen, die Konkurrenz auszuschließen ohne doch die verschiedenartige Entwicklung einzudämmen, den Vorteil mit einander zu verflechten ohne Abhängigkeit herzustellen. Wie jedes Kartell hatten diese Vereinbarungen jedoch einen schwachen Punkt; sie waren unter der stillschweigenden Voraussetzung getroffen, daß keine wesentliche Konkurrenz entstehen werde, die sich an diese behutsamen Abgrenzungen nicht zu kehren brauchte.

Mit einer Absicht waren die neuen Dampfschiffahrtsgesellschaften sofort gescheitert, jedoch nicht zu ihrem Nachteil. Sie wie die Regierungen wandten die größte Sorgfalt an, die bisherigen Interessenten, die Schiffer, zu befriedigen und die Überleitung in die neuen Verhältnisse für sie zum Vorteil zu gestalten. Überall aber wurde die dargereichte Hand schnöde zurückgewiesen, und es wurde den Gesellschaften dadurch sehr erleichtert, von vornherein in die Bahnen der großkapitalistischen Unternehmung einzulenken. Wie es mit der Jachtschiffahrt ging, haben wir schon gesehen. Dasselbe Schauspiel wiederholte sich bei den übrigen Schiffern, nur daß hier die Existenz des Kleinbetriebes keineswegs ebenso bedroht war. Der König Wilhelm von Württemberg hatte allerdings sofort gesehen, daß Unvereinbares sich nicht verbinden lasse. Er hatte die acht Friedrichshafener Schiffer einfach pensioniert und ihnen ihr Betriebsmaterial abgekauft.

[1] Die Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft sind, was Ordnung des Betriebs und Teilung des Reingewinns anbelangt, vollständig fusioniert, in der Verwaltung und im Kapital, also besonders den Schiffen, getrennt. Es besteht sogar immer noch ein gewisser Wetteifer der beiden Gesellschaften im Schiffsbau. Außerdem aber zeigt die innere Verfassung der Düsseldorfer Gesellschaft immer noch eine lokale Gliederung.

[2] Wirminghaus S. 12.

Digitized by Google

König Ludwig aber hatte den Ausspruch getan: „Das Wohl der 36 Lindauer Schifferfamilien dürfe durch diese Neuerung nicht gefährdet werden." Die Gildenschiffer der früheren Reichsstadt machten aber im Gegenteil so energisch ihr Recht, Gebühren von allen einlaufenden Schiffen zu erheben, geltend, daß, wie wir sahen, Cotta sich bald zurückzog. Dieser Fall blieb allerdings vereinzelt, sonst waren überall die Dampfschiffahrtsgesellschaften die stärkeren. Schon im ersten Entwurfe des Statuts der preußischen Gesellschaft war vorgesehen, daß diese den Schiffern Gelegenheit gebe, durch Erwerbung von Aktien Teilnehmer zu werden; man hatte schon deshalb die Höhe der Aktien möglichst niedrig, auf 200 Taler, die erst nach und nach in kleinen Raten zu zahlen waren, festgestellt, ein größerer Aktienbetrag wurde hier wie in der Mainzer Gesellschaft für sie reserviert[1]; von der Schleppfahrt, die nur einstweilen zurückgetreten, aber nicht aufgegeben war, nahm man überhaupt an, daß sie nur im Interesse der Schiffer liege. Aber geradeso wie die Jachtenschiffer suchten auch die Gildenschiffer nur die Konkurrenz in ihrem Betriebe von vornherein unmöglich zu machen. Sie wandten sich unmittelbar an den König mit dem Gesuch, die Dampfschiffe auf Personenfahrt und Schleppen zu beschränken, alles Laden ihnen aber zu untersagen. Eine eingehende Debatte, die mit Denkschriften von beiden Seiten geführt wurde, entspann sich.

Die Schiffer protestierten, daß hier Kaufleute, und zwar großenteils Ausländer, Schiffahrt und Handel miteinander verbänden, während die Trennung durch den Gebrauch von Jahrhunderten geheiligt sei. Die Handelskammern gaben mit Recht den Vorwurf zurück: in der ganzen Gilde seien nur noch acht Preußen, und diese selber Kaufleute, die eigene Ware verfrachteten; denn in den holländischen Häfen erhielten längst nur Holländer Ladung; wenn an der preußischen Gesellschaft auch die Niederländer und Mainzer sich beteiligten, so werde das durch den Anteil, den sie bei jenen hätten, aufgewogen; ein einheitliches Vorgehen aber sei zur Besiegung der Schwierigkeiten nötig. Seit langem hätten die Reeder auch selber befrachtet, das französische Handelsgesetzbuch (§ 96) spreche hiervon ausdrücklich, auch das preußische Gewerbesteuergesetz von 1820 (§ 18) erlaube ausdrücklich die Vereinigung mehrerer Gewerbe, und welche Kombination sei natürlicher als die von Handel und Transport. Dieses Argument verfing allerdings nicht; denn zur Zeit galt eben noch der Oktroivertrag als Ausnahmegesetz auf dem Rheine und setzte die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen außer Kraft. Hier überwog also die bessere Begründung, die, wie wir sahen,

[1] In Köln 250, in Mainz 100 Aktien.

Digitized by Google

Delius als Ausweg gefunden hatte: Die Dampfschiffahrt will nur Intermediärfahrt und Fahrt nach Antwerpen sein, welche nicht dem Oktroivertrag untersteht; mit der Verfrachtung nach Rotterdam und Amsterdam, die durch die Beurtfahrt allein geregelt ist, will sie sich nicht abgeben. Die Schiffer behaupteten, allen billigen Ansprüchen zu genügen, wenn sie in 8—10 Tagen von Amsterdam bis Köln, in 5—6 von Köln nach Mainz kämen. In der Tat hatte schon zwei Jahre früher die Kölner Handelskammer anerkannt, daß durch Pferdewechsel, der früher nicht stattgefunden hatte, die Bergfahrt nach Mainz teilweise auf 4 Tage herabgemindert sei[1]; jetzt stellte sie gern fest, daß in der Tat die drohende Konkurrenz die holländischen Schiffer aus ihrem Phlegma aufzurütteln beginne; das Übliche sei allerdings immer noch bisher 4—5 Wochen von Rotterdam nach Mainz gewesen, wozu die Dampfschiffe 5—6 Tage brauchten. Und die Konkurrenz hat hier auch wirklich geholfen; denn die Schiffer sahen sich von jetzt ab zu Relaisstationen mit Pferdewechsel veranlaßt und die Fahrzeit, die am Niederrhein mindestens 14 Tagen betragen hatte, wurde dadurch auf etwa 6 vermindert.

Ganz pessimistisch verhielten sich die Schiffer jeder Hoffnung auf Aufschwung gegenüber: der Rhein sei eine abgeschlossene Handelsstraße, der ihre Umgebungen keine Ausdehnung verstatteten; das Mautsystem und die Billigkeit der Landfrachten durch Frankreich seien unübersteigliche Hindernisse. Mit Recht spottete die Handelskammer über diese Niedergeschlagenheit: Der Rhein sei doch keine Domäne, die ein Jahr ins andere immer denselben Ertrag liefere; in dem Augenblick, wo man Ware von Rotterdam nach Straßburg in 10 Tagen liefern könne, sei ein Vorsprung über Havre, das die Lieferfrist von 25 Tagen habe, gewonnen und die Fracht — 8 Fr. p. Zentner — werde etwa die gleiche sein; daher müsse die Dampfschiffahrt mehr als 100 000 Ztr. Transit sofort wieder auf den Rhein bringen. Sie stellte dem preußischen Staat auch weitere Vorteile in Aussicht: eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Oktroi, da jeder Passagierdampfer 86 $^2/_8$ Taler für die Fahrt zahle, einen gesteigerten Kohlenverbrauch, der sich für das Schiff von Emmerich bis Köln auf 10 000 kg stelle; endlich sollten auch die Schiffe einschließlich der Maschinen[2] auf preußischen Werften erbaut werden — ein Versprechen, das leichter zu geben als zu halten war.

[1] Von Dauer scheint das nicht gewesen zu sein; denn nach Eckert S. 213 A. 2 versuchte bald wieder die Kölner H.-K., die Mainzer vergeblich zur Einrichtung von Relais für den Schiffszug zu veranlassen.

[2] Cockerill hatte den Vertrag, wodurch er sich verpflichtet hatte, nur der Gesellschaft Schiffsmaschinen zu liefern, gelöst, da er dies nicht halten könne, seitdem der Staat selber sich an seinen Werken beteilige.

Digitized by Google

Die Regierung schwankte über den Weg, den sie einzuschlagen habe, keinen Augenblick. Schon vorher hatte Delius[1], indem er alle Mißstände der Gilde enthüllte, betont: Man dürfe sich nicht einmal auf Entschädigung der Gildenschiffer, wozu Frankreich und die Niederlande gestimmt zu sein schienen, einlassen; höchstens möge man eine Unterstützungskasse vorsehen, wenn der Übergang zum neuen Betrieb es wirklich nötig machen sollte. In Berlin verstimmte es besonders, daß diese „holländische Gilde auf preußischem Boden" nationale Rücksichten hatte geltend machen wollen; der König ließ antworten, daß er nicht nur gerechtest die Beschwerde der Schiffergilde zurückweise, sondern auch verfüge, daß jene für die Schiffer reservierten Aktien vorzüglich an diesseitige Untertanen zu verteilen seien.

Nicht viel anders verlief die Entwicklung außerhalb Preußens[2]. Die Mainzer Behörde hatte im März 1826 der dortigen Gilde die Frage vorgelegt, inwieweit die Anwendung der Dampfschiffe auf dem Rhein zum Schleppen und zum Gütertransport geeignet sei, und wie ihre Einrichtung mit möglichster Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden zu machen sei. Die Schiffer äußerten sich nur hochmütig ablehnend: die bisherigen Erfahrungen schienen ihnen dafür zu sprechen, daß sich der Mittelrhein für eine regelmäßige Dampfschiffahrt nicht eigne; es galt ihnen als selbstverständlich, daß ihr Stand, der dem Strom ungeheure Summen anvertraut habe, bei seinen Gerechtsamen geschützt und in seinem Nahrungszustande ungeschmälert erhalten werde, und daher verlangten sie, trotzdem sie die Vorteile der Dampfschiffahrt bestritten, ihre Beschränkung und nur vorläufige Zulassung auf ein Jahr; „denn traurig wäre es, wenn der erhoffte Zweck nicht erreicht, das endliche Resultat nur der Ruin zahlreicher Familien sein würde und man am Ende dennoch zur seitherigen Ordnung zurückkehren müsse".

Im Jahr darauf waren Zweifel an der Leistungsfähigkeit der Dampfschiffahrt nicht mehr möglich. Jetzt ging die Frage der Zentralkommission auch nur dahin, wie die Konkurrenz der Segelschiffe mit den Dampfern zu erhalten sei, solange der Oktroivertrag in Geltung sei; denn daß beim Eintritt der neuen Ordnung die Gewerbefreiheit ohnehin gelten werde, war ja klar. Die Schiffergilde aber lehnte im Prinzip sogar die Erörterung dieser Frage ab, weil dies schon eine Anerkennung der Rechtmäßigkeit der Art und Weise sei, wie die Unternehmer der Dampfschiffahrt ihr Gewerbe

[1] Delius an den Minister 3. März 1825.
[2] Eckert 213 u. Beilage 11 u. 12.

Digitized by Google

bisher ausgeübt hätten; sie glaubte aber jetzt plötzlich zu der Erkenntnis gelangt zu sein, daß die Segelschiffer nie im stande sein würden, weder durch niedrigere Frachtpreise noch durch Schnelligkeit der Beförderung mit dem Dampfschiffer zu konkurrieren. Eine Abkürzung der Ladefrist schien ihnen aussichtslos, zumal die Frachten, die den Seglern zugewandt würden, sich noch verringerten, weil der Kaufmann, der zugleich Aktionär der Dampfschiffahrtsgesellschaft sei, dieser seine Versendungen zuwende und die Einlegung von Relaisstationen schien ihnen jetzt zu teuer. Sie kamen also auf die alten Zünftlermittel zurück: Erhöhung der Frachttaxe, Schutz der Gilde wenigstens gegen die Kleinschiffer. Diesen fügten sie auch einige berechtigtere Wünsche hinzu: Bemessung der Rekognition nach der Ladung statt nach dem Schiffsraum und Entrichtung des Oktroi nur an je einem Bureau. Hierfür fanden sie auch die Unterstützung der Mainzer Handelskammer, die im übrigen den Beweis zu erbringen versuchte, daß die Dampfschiffahrt den Seglern eher Nutzen als Schaden gebracht habe. Seltsam mischten sich freilich bei diesen Kaufleuten noch rückschrittliche und fortschrittliche Ansichten. Denn während sie die Entwicklung der Dampfschiffahrt begrüßten, ergingen sie sich wieder einmal in den Klagen, daß die Gilde einer Einschränkung ihrer Mitgliederzahl widerstrebe und damit selber die niedrigen Frachten und ihr Unglück verschulde.

In der Tat blieb hier wie überall das Wohlwollen der Behörden für die Schiffer ziemlich wirkungslos und mußte dies bei solchem Widerstreben bleiben. Völlig selbständig neben der Segelfahrt entwickelte sich der Betrieb; auch auf dem einzigen Punkte, wo man anfangs noch geglaubt hatte, eine Verbindung festhalten zu können, wurde binnen kurzem aus technischen Gründen eine Trennung nötig: Man hatte nämlich im Anfang auch die Dampfschiffe dem Steuermannszwang unterworfen. Allein es stellte sich als unzuträglich heraus, bei jeder Fahrt mit dem Piloten zu wechseln; man bedurfte den ausgebildeten Arbeiter, der den Kurs des Dampfschiffes zu leiten verstand[1].

Daran jedoch war gar nicht zu denken, daß die Dampfschiffe die Kähne überflüssig machten. Die Handelskammern hatten ganz recht, wenn sie immer wieder betonten: das Transportquantum der Dampfer sei neu auf den Rhein gebracht und nicht den Schiffern entzogen, und ebensowenig wurden durch die Dampfschiffe die Frachtpreise verringert. Erst wenn eine beabsichtigte Vermehrung der Dampfer durchgeführt sei, glaubte die Handelskammer Köln eine Verminderung um 10 % in Aussicht stellen zu

[1] Eckert 212.

Digitized by Google

können[1]. Auf dem Mittelrhein stieg die Warenversendung auf Dampfschiffen entsprechend der Vermehrung der Fahrzeuge von 54818 Ztr. im Jahre 1827 auf 154522 im Jahre 1829[2], auf dem Main blieb es auch im Jahre 1829 noch bei der bescheidenen Summe von 7491 Ztr. Auch auf dem Niederrhein stieg die Versendung im Jahre 1829 noch nicht über 181842 Ztr. Schon diese Ziffern zeigen, daß die Dampfschiffahrt im Verhältnis auf dem verkehrsärmeren Mittelrhein am stärksten wirkte, wenn auch die positive Höhe ihrer Versendungen auf dem Niederrhein etwas größer war. Mit berechtigtem Stolze konnte 1829 die Kölner Handelskammer bemerken, daß nun endlich wieder der Rhein eine Durchgangsstraße für Europa zu werden beginne; mit vieler Mühe habe man den Transit der rohen Seide von Italien nach England und nach Krefeld auf den Rhein gebracht. Man mag sich dabei erinnern, daß der Faden grade da wieder aufgenommen wurde, wo man ihn im Jahre 1700 hatte fallen lassen müssen; denn dieser Seidentransport von Mailand über den Gotthard auf den Rhein war damals der Zweck der „Condotta" des Kölner Bürgermeisters v. Beyweg gewesen.

Zugleich rühmte die Handelskammer[3], daß sie schon wirklich ihre Absicht erreicht habe, und daß der monopolistische Zwang der holländischen Häfen durch die Dampferverbindung mit Antwerpen gebrochen sei. Allerdings machten die Versendungen von Köln nach Antwerpen nur ein Drittel derjenigen nach Rotterdam aus; allein die latente Konkurrenz, d. h. die Möglichkeit, wirkt oft stärker als die schon vorhandene. Die niederländische Gesellschaft klagte bisweilen, daß die Fahrt nach Antwerpen ein Opfer sei, das sie Köln bringe, während die Handelskammer sie gern zu noch mehr Fahrten dahin veranlaßt hätte[4]. Überhaupt zeigte auf dem Niederrhein die Gesellschaft, die in dieser Zeit ihre Unternehmungen nach ganz andern Seiten hin ausdehnte, nicht die Regsamkeit, die man von ihr erwartet hatte. Auch nach Rotterdam gab es bis 1829 wöchentlich nur eine Schiffsverbindung (von Herbst 1829 ab zwei), und die Kölner Spediteure klagten[5], daß die vertragsmäßige Korrespondenz der verschiedenen Glieder der großen Dampfschiffahrtskette London—Mainz dabei nicht bestehen könne.

---

[1] H.-K. Köln an den Minister 14. April 1828.

[2] Hermann, Adreßbuch 1830, S. 90.

[3] H.-K. Köln an den Minister 17. April 1829.

[4] Erst 1830 wurde nach vielen Reklamationen ein zweites Schiff in der Woche eingelegt, bis dann sofort die Revolution und alsdann die Sperre der Binnengewässer diese Verbindung unterbrach.

[5] Eingabe der Speditionsfirma Heimann an die H.-K. 1829.

Digitized by Google

Solchen Einwürfen gegenüber machte die niederländische Gesellschaft wohl geltend, daß doch der ganze Bestand ihrer Schiffahrt auf dem Rheine noch höchst unsicher sei und die Handelskammer gar keine Garantie dafür übernehmen könne. In der Tat hatte sich denn auch der Zwist der beiden Staaten, der in diesen Jahren vor der endgültigen Beilegung noch einmal heftig aufflammte, dieses neuen Gegenstandes bemächtigt. Beim Beginn der Schiffahrt im Jahre 1829 erließ die niederländische Regierung ein Edikt, wonach auf den niederländischen Gewässern nur Schiffe zugelassen werden sollten, deren Maschinen und Kessel in den Niederlanden gebaut seien. Natürlich antwortete Preußen mit einem Verbot der niederländischen Dampfschiffe auf seiner Stromstrecke. Die Handelskammer Köln, die ihr mühsames Werk zusammenstürzen sah, bat flehentlich um Aufhebung, mit dem schwachen Grunde, daß die Ausführung des Edikts in den Niederlanden nicht so schroff sei wie der Wortlaut. Sie wurde aber diesmal in einem ungewöhnlich groben Schreiben von dem schroffen Bureaukraten Schuckmann zurückgewiesen: „Über Maßregeln, die durch Ehre und Pflicht geboten werden, finde ich mich nicht veranlaßt, vorher das Gutachten der königl. Handelskammer zu Köln zu erfordern" u. s. w.[1] Erst im Oktober war der Zwist so weit beigelegt, daß die direkte Güterladung wieder aufgenommen werden konnte[2].

Erfüllte die Dampfschiffahrt auf dem Niederrhein nicht ganz alle Hoffnungen, so blieb vollends die Mainzer Gesellschaft hinter jeder billigen Erwartung zurück[3]. Es mag teilweise der überkünstliche Aufbau dieser Gesellschaft dazu beigetragen haben; außerdem war ihr von vornherein das magerste Stück zur Ausnutzung zugefallen; es fehlte hier aber auch, wie man in Köln abschätzig bemerkte, die nötige Energie. Der für den Untermain bestimmte Dampfer „Stadt Frankfurt" konnte regelmäßige Verbindungen erst seit 1830 aufnehmen; er ersetzte das altübliche Marktschiff so wenig, daß dieses vielmehr den Hauptvorteil von dem durch die mittelrheinische Dampferlinie erhöhten Mainzer Verkehr davontrug. Der für den Oberrhein bestimmte „Ludwig" — vorsichtig ließ man im Namen des Schiffes unbestimmt, ob der König von Bayern oder der Großherzog von Baden damit gemeint sei —, bestand die Probefahrt 1827 nicht und konnte erst nach allerlei Umbauten von 1830 ab die Verbindung mit Mannheim aufrecht erhalten. Es fehlte in Mainz nicht ganz an kleinen Eifersüchteleien

[1] Schuckmann an die H.-K. 30. April 1829.
[2] Neues Reglement für den Warentransport Rotterdam—Köln 17. Okt. 1829.
[3] Für das folgende vgl. Eckert 207 f. u. Beilage 14.

Digitized by Google

gegen die preußische Gesellschaft. Daß sie den preußischen Adler auf ihren Plakaten anbrachte, ging gegen die Ehre Hessens, die Regierung verbot den öffentlichen Anschlag und erlaubte schließlich nur, die Anzeigen und Fahrpläne in den Wirtsstuben auszuhängen; auch daß in den Tarifen nur der preußische Taler und nicht der süddeutsche Gulden Berücksichtigung gefunden hatte, machte böses Blut[1].

Dennoch hatte grade Mainz von der preußischen Gesellschaft vielleicht den größten Vorteil. Dank dem Eifer der Kölner, namentlich Merkens und Boisserées, hatte sich auf dem Mittelrhein die Dampfschiffahrt rasch entwickelt, und hier wenigstens, wie wir früher sahen, die Personenfahrt rasch ganz an sich gezogen, umgestaltet und dadurch zu einer ungeahnten Blüte gebracht. Gern rühmten sich die Kölner, deren Fehler eine übertriebene Bescheidenheit nie gewesen ist: während alle Unternehmungen auf den Flüssen Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz gescheitert seien, hätten sie allein auf dem preußischen Rhein sich glänzend bewährt; sie rühmten die Herrlichkeit der Schiffe, die freilich auch 50 % über den Voranschlag gekostet hätten, und das Publikum blickte mit einer Mischung von Bewunderung und Behaglichkeit auf die Eleganz, die gute Küche und die gewählte kleine Reisebibliothek der Kölner Schiffe[2], während man auf der niederrheinischen Strecke, wo die Personenfahrt wenig zu besagen hatte, über die Unsauberkeit des Deckes, der Kajüten, der Mannschaft, die hohen Preise für schlechtes Essen klagte[3]. Noch hatte bis 1830 die Gesellschaft keine Dividende gezahlt, da die erste Lehrzeit sehr teuer gewesen, trotzdem ging man angesichts der sich täglich steigernden Frequenz an die Vermehrung der Schiffe. Zu den beiden ersten 1827 in Dienst gestellten, Concordia und Friedrich Wilhelm, trat 1829 der Prinz Friedrich. Außerdem hatte die niederländische Gesellschaft den von der zweiten Versuchsfahrt her bekannten „Rhein" ihr überlassen. So konnte man den täglichen Dienst bequem aufrecht erhalten, und höher gingen die Ansprüche noch nicht. Schon nach zwei Jahren konnte die Kölner Handelskammer berichten[4]: Durch die ungeahnte Frequenz der Fremden, besonders der Engländer, hätte sich der Wohlstand der ganzen Provinz gehoben. Die Anzahl der Fremden habe sich seit der Einrichtung der regelmäßigen Dampfschiffahrt London—Mainz verzehnfacht, und die Hälfte aller Passagiere seien Engländer. Darum befürchtete man auch von

[1] Über weitere Ausstellungen Eckert 209.

[2] Vgl. die hübsche Schilderung Matthisons bei Eckert 210.

[3] Beschwerden der H.-K. Köln auf der Generalversammlung der Maatschaapij 25. August 1830.

[4] H.-K. 17. April 1829.

Digitized by Google

jeder Erschwerung dieser Route, daß sie den Strom der Reisenden sofort wieder über Calais und Ostende leiten werde. In der Tat war seit Byrons Child Harold die Rheinreise plötzlich in England Modesache geworden; im Rheinland aber bildete sich damals die Volksvorstellung aus, die fast noch bis in unsere Tage reicht, daß der reisende Engländer das Geld ins Land bringen müsse, und im darauffolgenden Jahrzehnt flattete sich jedes größere Hotel mit dem Ölbild der jugendlichen Königin aus, während der Landesherr sich meistens mit der verstaubten Gipsbüste begnügen muß. Das alte rheinische Wirtshaus begann sich umzugestalten zum modernen Hotel. Der Gastwirt Disch in Köln, ein Hauptaktionär der Dampfschiffahrt, machte die Entdeckung des Portiers und eines Schiebkarrens, mit dem er das Gepäck der Reisenden vom Hafen befördern ließ. Das erregte den Zorn der Auflader und Sackträger, der alt berüchtigten „Kölner Rabaus", sie prügelten den Portier und die englischen Gäste und die ängstliche Polizei verbot des lieben Friedens willen die gefährliche Neuerung. Es bedurfte der energischen Befürwortung der Handelskammer, um dem Wirt zu seinem Rechte zu verhelfen.

So fing man an, sich im Rheinlande einiger Errungenschaften des modernen Verkehrs zu erfreuen, mit seinem Grundgedanken aber, der freien Konkurrenz, konnte man sich noch immer nicht recht befreunden. Die Dampfschiffahrt schätzte man doch besonders deshalb, weil man bei ihr sogleich die feste Austeilung der Stromstrecken hatte vornehmen können. Alles, was diese einmal getroffene Abgliederung stören konnte, lehnte man ab. Im Jahre 1828 begann eine zweite kleinere niederländische Gesellschaft, Theunissen u. Komp. Sie hatte einen kleinen Dampfer ohne Laderaum und deshalb von größerer Geschwindigkeit eingestellt, mit dem sie zuerst auf den Mündungsarmen zwischen Rotterdam und Antwerpen in erbitterten Wettbewerb mit der Maatschaapij trat, „wobei sich die beiden Firmen durch Wohlfeilheit überboten", wie die Kölner Handelskammer mißbilligend bemerkte. Jetzt dehnte sie ihren Betrieb erst bis Nymegen, dann bis Köln aus. Die Kölner Herren wurden dadurch in die höchste Erregung versetzt. Die Handelskammer erinnerte Delius daran, wie stark das Kölner Kapital an der Stoomboot Maatschaapij beteiligt sei: „Sollte nun diese hochverdiente Gesellschaft durch andere, vagierende oder auf eine gewisse Freibeuterei ausgehende Unternehmungen zerstört werden? Was werde das auch nützen? Der auf beiderseitige Vernichtung berechnete Wettlauf würde doch wieder von vorne anfangen und die Existenz der Dampfschiffahrt überhaupt fände sich aufs Spiel gesetzt. Darum bäten sie um Ausschluß nicht nur dieser, sondern auch jeder andern Konkurrenz." Die preußische Regierung

Digitized by Google

ging natürlich auf dieses seltsame Begehren nicht ein. So aber urteilte man in der Stadt, die seit 15 Jahren den Kampf für die Verkehrsfreiheit führte und in der soeben die erste leistungsfähige Organisation des Großbetriebes im Verkehrswesen durchgeführt war, sobald man einen Kursfall der Aktien dieser Unternehmung befürchten konnte. Die Freiheit ist für das Kapital eben jederzeit nur Mittel, nie Zweck gewesen. Zunächst aber sollte sie, sobald sie mit der Rheinschiffahrtsakte zur Wahrheit wurde, auch für den kapitalistischen Betrieb ungeahnte Möglichkeiten eröffnen.

Das aber ist klar: Nur die Freiheit der Konkurrenz hat die großen Umgestaltungen herbeigeführt; die neue Technik wäre für sich allein hierzu nicht im stande gewesen.

Achtes Kapitel.

Die Durchführung der Rheinschiffahrtsakte und die Beurtfahrten.

Die Einführung der Gewerbefreiheit auf dem Rheine vollzog sich leicht und schnell. Da in der Kölner Gilde fast keine Deutschen waren, wurde ihr Verschwinden gar nicht bemerkt; die Mainzer Gildeschiffer hofften wohl noch einen Augenblick, wenigstens im privilegierten Besitz der Rangfahrt nach Köln zu bleiben, die ihre alte Bedeutung jetzt einbüßen mußte, dann liquidierten auch sie ihr bescheidenes Vermögen[1]. Die nächste und wichtigste Änderung bestand darin, daß nun die Kleinschiffer völlig mit den alten Großschiffern auf gleiche Linie traten und daß größere Strecken des Rheines als bisher von den einzelnen Schiffern befahren wurden. Der erste Bericht der Zentralkommission, der seit 1831 im Jahre 1835 erschien, glaubt besonders betonen zu müssen, daß die Erwartung der plötzlichen Vermehrung bisher nicht eingetroffen sei; denn im Jahre 1828 sei die Anzahl der Schiffer in den Rangfahrten 345 gewesen, im Jahre 1835 betrüge sie 408, und der kleine Zuwachs erkläre sich zur Genüge daraus, daß man seit 1829 keine neuen Aufnahmen in den Gilden mehr zugelassen habe. Dieser Bericht ist jedoch offenbar tendenziös, um die Befürchtungen der Schiffer zu zerstreuen. Nicht nur sind durch ein Versehen die badischen Schiffer nicht aufgeführt, sondern es sind, was wichtiger ist, die sämtlichen holländischen Schiffer absichtlich ausgeschlossen, während doch die alte Kölner

[1] Hierfür die eingehende Darstellung bei Eckert 232—243.

Digitized by Google

Gilde, die in der Zahl von 1828 einen Hauptteil ausmacht, nur aus Holländern bestand. Gerade die holländischen Schiffer aber hatten sich außerdem noch stark vermehrt. Durch die andauernde Sperre, die Holland auf den Binnengewässern gegen das abgefallene Antwerpen verhängte, wurden die Maasschiffer brotlos; sie wandten sich mit ihren Fahrzeugen in den nächsten Jahren fast insgesamt dem Rheine zu[1].

Auch die Schiffer der Nebenflüsse, denen die Akte bei Gegenseitigkeit gleiche Rechte wie den Rheinschiffern zugesichert hatte, fingen nun in größerem Maße an, sich an der Schiffahrt auf dem Hauptstrom zu beteiligen und die Rangfahrten, die bald mit den Handelsplätzen des Main und Neckar abgeschlossen wurden, gaben ihnen hierzu reichlich Gelegenheit. Erst in einer beträchtlich späteren Zeit, im Jahre 1855, verfügte die Zentralkommission, daß in ihren Patenten die Berechtigung zur Rheinschiffahrt ausdrücklich aufgeführt sein müsse. Man wird im ganzen fast eine Verdoppelung der den Rhein befahrenden Schiffer gegen früher anzunehmen haben.

Die Einzelstaaten führten außer Frankreich in den nächsten Jahren genaue Ordnungen für die Patenterteilung ein. Die Zentralkommission begnügte sich mit der Aufstellung eines Normalschemas, in dem außer Großjährigkeit, Elementarschulbildung, Unbescholtenheit auch der Nachweis praktischer Ausbildung mit einer Lehrzeit oder Beschäftigung nicht unter vier Jahren verlangt wurde. Auch sollte der Schiffer den Besitz des Vertrauens des Handelsstandes einer Hafenstadt nachweisen. Sie stellte auch die Punkte der Prüfung im allgemeinen fest: Kenntnisse über gehörige Behandlung der Ladung, Führung eines Schiffes überhaupt und des Fahrwassers des Rheines, wobei jedoch eine genaue Bekanntschaft mit denjenigen Strecken, welche der Bewerber voraussichtlich nie befahren werde, nicht verlangt zu werden brauchte[2]. Solange man sich wesentlich doch noch an ein System von Rangfahrten hielt, schien das ausreichend. Alles übrige war den Einzelstaaten „angesichts der großen Verschiedenheiten" überlassen. Doch

[1] Hier ist Eckert zu ergänzen. Statt einer Vermehrung um 63 würde man auf ungefähr das Dreifache, 180—200, bei richtiger Rechnung kommen. Dazu treten aber die Schiffer der Nebenströme. Vom Main waren allein in der Rangfahrt mit Köln 42 bayrische Schiffer ohne die Aschaffenburger, Hanauer, Frankfurter (Schanz, Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrh. S. 69). Nicht anders war es auf dem Neckar. Das alles ignoriert der Bericht der Zentralkommission absichtlich. Ohne eine solche Vermehrung wäre ja auch der ungeheure plötzliche Sturz der Frachten in den nächsten Jahren ganz unerklärlich.

[2] Schirges 272 ff.

Digitized by Google

hat die Zentralkommission auch weiterhin sich bemüht, in wichtigen Dingen Einheitlichkeit zu erreichen. Um dem Mißbrauch mit Patenten zu steuern, wurde 1844 von ihr die Aufnahme eines genauen Signalements in denselben vorgeschlagen. Namentlich aber bemühte sie sich damals um die allgemeine Einführung von Dienstbüchern. Nur Holland schloß sich von diesen Anordnungen aus. Erst im Jahre 1849 wurden einige Erleichterungen von ihr durchgeführt: Der Schiffer sollte fortan nicht mehr auf die Führung des in seinem Patent bezeichneten Segelschiffes beschränkt sein, sondern auch ein anderes Schiff ohne Rücksicht darauf, welchem Rheinuferstaat es angehöre, führen dürfen, womit eigentlich erst die wechselseitige Anerkennung der Patente durchgeführt wurde; ein Attest des anderen Staates sollte genügen. Nicht so weit ging man auch damals den Dampfschiffen gegenüber. Nochmals wurde anerkannt, daß kein Staat, bis einmal gemeinsame Prüfungsvorschriften angenommen seien, verpflichtet sei, fremde Dampfschiffführer auf seinen Dampfschiffen zuzulassen; es wurde ihnen nur die Möglichkeit hierzu eröffnet[1].

Auch die Anordnungen über die Steuerleute und ihre Prüfungen waren durch die Rheinschiffahrtsakte, die in Art. 58 ganz allgemein den Lotsenzwang auf den Strecken des Fahrwassers, wo er gebräuchlich war, bestätigt hatte, den Einzelstaaten überwiesen[2].

Mit peinlicher Genauigkeit waren ihre Steuermannsordnungen ausgearbeitet, sie regelten die Ausbildung, die Tätigkeit, die Verpflichtungen und Bußen sowie die Löhne der Steuerleute und die Untersuchung des Strombettes durch sie. Bald aber wurden diese Hilfskräfte der Schiffahrt vielfach entbehrlich, und Preußen hob schon 1844 den Lotsenzwang auf, während es Prüfung und Konzessionszwang beibehielt. Die kleineren Uferstaaten, auf deren Strecken das Fahrwasser auch die größeren Schwierigkeiten bot, folgten auf dieser Bahn nicht. Erst nach dem Jahre 1848, nachdem heftige Klagen über die Höhe der Lotsengebühr, über den Zwang überhaupt und über die Beschränkung der Steuerleute auf eine Fahrt täglich zuvorgegangen waren, haben sich die kleineren Staaten zu Milderungen entschlossen, der Zwang als solcher fiel erst 1866. Das Fahrwasser war durch die Rheinregulierung so viel besser geworden, der Großbetrieb hatte seine eigenen Steuerleute ausgebildet, überall genügte jetzt die freiwillige Verwendung. Die Zahl der Lotsen hielt sich auch jetzt auf

---

[1] Eckerts Auslegung S. 238 scheint mir irrig.

[2] Eckert, S. 240 ff., dem nichts hinzuzufügen ist. Das Material bei Schirges 292–310.

Digitized by Google

gleicher Höhe. Namentlich für die großen Flöße ist auch heute der Lotse kaum entbehrlich.

Mit der Gewerbefreiheit der Schiffahrt trat auf dem Rhein keineswegs auch sofort ein Zustand des Wettbewerbes der Einzelnen untereinander ein. Die Möglichkeit war gegeben, aber sie wirkte einstweilen auch nur als solche, als Ergänzung oder als letztes Auskunftsmittel; die Regel blieb eine Organisation der Schiffahrt in der alten Weise der vertragsmäßigen Rangfahrten zwischen einzelnen Städten; nur daß jetzt viel mehr Städte als früher, um ihren Verkehr zu entwickeln, zu diesem Mittel greifen konnten, und daß, wie es schon bisher in Holland geschehen, die Beurt kein Monopol besaß. Schon 1829, als die bevorstehende Änderung gewiß geworden war, bemühte sich die Kölner Handelskammer, um nicht überrascht zu werden, solche Verträge abzuschließen, und Köln dadurch womöglich als „natürlichen Stapel" zu erhalten. Die großen Handelshäuser, die ganze Schiffe zu befrachten im stande waren, die Fabrikanten, für deren Materialienbezug Stückladung nicht in Frage kam, verhielten sich kühl; sie standen auf derselben Seite wie die Antwerpener Handelskammer, die jeden Vertrag rund ablehnte und der Kölner Kollegin schrieb: „Die unbegrenzte Konkurrenz helfe allein; sänken bei ihr vielleicht auch anfangs die Frachten übermäßig, so trage sie doch ihr Heilmittel in sich selber." Aber in Köln überwogen doch stets die Interessen der kleinen Spediteure, und man schrieb schon im Herbst 1829 nach Frankfurt, als man mit ihm eine direkte Fahrt von sechs Rangschiffern verabredete[1]: „Anfangs habe man wohl nur von der freien Konkurrenz Vorteil gehofft; jetzt aber sei die Majorität doch der Meinung, daß sie Verwahrlosung mit sich bringen würde und daß eine freiwillige Rangfahrt die Vorteile der Schnelligkeit und Billigkeit haben würde". Das Mißtrauen dieser Majorität gegen die großen Firmen, deren Führung sie bisher gefolgt waren, blieb seitdem bestehen. Die Zentralkommission aber konnte 1835 zurückblickend feststellen, daß außer einigen großen Häusern jedermann für die Beurtfahrten eingenommen sei; sie bekräftigte mit ihrer Autorität die Meinung, daß jene allein es verhinderten, daß die großen Häuser die kleinen und mittleren unterdrücken könnten.

Nach der Verkündigung der Akte entspann sich sogleich ein rühriger Wettbewerb der Städte um Beurten, jede suchte der andern den Rang abzulaufen und zugleich die besten Schiffer an sich zu ziehen. Am eifrigsten,

[1] H.-K. Köln an H.-K. Frankfurt 29. Oktober 1829.

Digitized by Google

aber nicht immer am glücklichsten war die Handelskammer Köln[1]. Sie hatte einen Vorsprung auch dadurch, daß die rheinische Assekuranzgesellschaft die nötigen Kapitalien für die Einrichtung der Beurten vorstreckte. Die alte, aber schon erkaltende Freundschaft der beiden Stapelstädte Köln und Mainz verwandelte sich jetzt mit einem Schlage in Feindschaft. In Köln war man erbittert, daß Mainz mit Holland anknüpfte, während die Holländer nun erst recht Köln ihre Rache fühlen lassen wollten, und Mainz geriet in noch größere Sorgen, weil Köln sich beeilte, mit Frankfurt und Mannheim Verträge abzuschließen, um Mainz schon in die Enge zu treiben, ehe man noch mit ihm in Verhandlungen eingetreten war. Die Mainzer erließen ein alarmierendes Schreiben[2]: Mannheim und Köln schlössen gegen sie einen Bund, sie aber würden von den ersten Amsterdamer Häusern begünstigt und hielten ihre Hollandfahrt bei Württemberg und der Schweiz empfohlen. Darauf schickte Mannheim seine Gegenmanifeste umher: Eine Versendung von Mannheim über Köln nach Amsterdam werde trotzdem in jedem Falle billiger kommen.

Die beiden Plätze brachen alle Verbindungen mit einander ab und taten sich in förmlichen Verruf. Doch kam es im nächsten Jahre zu einem leidlichen Frieden und zur Verabredung einer freilich unbedeutenden Lokalbeurt zwischen ihnen. Auch Köln reichte Mainz wieder die Hand, erinnerte an die alte Freundschaft, mahnte, daß man beiderseits wenigstens bei den Dampfschiffen die alte Teilung der Stromstrecken beibehalten wolle und schloß mit ihm einen Beurtvertrag wenigstens für acht Schiffe mit viertägiger Lieferzeit. Doch empfahl Köln, solange Mannheim seine Fahrt nicht weiter ausdehnte, dessen Hafen als den besten am ganzen Rhein. Es bemühte sich jetzt selber, mit Hilfe der Stapelentschädigung seine Hafen- und Quaiverhältnisse zu bessern.

Ein weit gefährlicherer Konkurrent als die alte Gegnerin Frankfurt wurde jetzt für Mainz dieser neue Stapelplatz des Oberrheins. Aber sofort erwuchs auch Mannheim zur Seite sein Gegner, wie einst erst Glückstadt, dann Altona neben Hamburg, Mülheim neben Köln. Schon bald nach der Thronbesteigung Ludwigs hatte sich der Gegensatz zwischen Bayern und Baden scharf zugespitzt; ohne daß der König seine Hoffnungen auf den Erwerb seiner Geburtsstadt Mannheim aufgab, suchte er einstweilen die gegenüberliegende Rheinschanze, der er bald seinen eigenen Namen gab, emporzubringen. Es

[1] Bei Schanz, Mainschiffahrt 58 f., der eingehendsten und für den Main abschließenden Untersuchung über die Beurtfahrten, erscheinen die Erfolge Kölns zu günstig. Danach auch bei Eckert 247.

[2] 3. Mai 1831.

Digitized by Google

entspann sich darüber ein regelrechter Tarifkrieg zwischen Baden und Bayern[1]. Mannheim verließ sich jedoch auf die Behendigkeit seines Umschlages, da, um die Zollvorteile in Bayern zu genießen, jedes Kolli plombiert werden mußte; es setzte bei dem befreundeten Köln durch, daß es seinen Rangfahrern verbot, in Ludwigshafen zu landen und wachte eifersüchtig über die Wahrung dieses Versprechens. Erstaunlich rasch entwickelte sich Mannheims Verkehr. Schon im ersten Jahre reichten die zehn für die Kölner Beurtfahrt bestimmten Schiffe nicht aus, im Jahre 1832 wurde eine eigene Agentur der Assekuranzgesellschaft nötig, und zugleich dachte man schon daran, sich von Köln zu emanzipieren. Warum sollte Mannheim auch von dem Zwist der Holländer und Kölner Schaden leiden? Es trat in Verhandlungen mit Rotterdam über eine direkte Beurt ein und antwortete auf die bitteren Beschwerden Kölns: Die Konkurrenz mit der Rheinschanze, die eine solche schon angezeigt habe, zwinge es dazu. Dafür legte im Jahre 1836 der Kölner Schiffahrtsverein, obwohl ihm die Mannheimer Handelskammer mit Ausschluß aller in ihm vertretenen Firmen drohte, die beiden Beurten nach Mannheim und Ludwigshafen zusammen und erreichte damit eine weitere Steigerung des Verkehrs, die schließlich doch überwiegend Mannheim zu gute kam.

Auf dem Oberrhein veränderten sich jetzt alle Verhältnisse. Auch Karlsruhe bewarb sich um eine Beurt mit Köln von Schröck aus, rechnete sich aber bald aus, daß der Umschlag in Mannheim billiger komme; nur eine kleine Beurt mit Mainz, als eine Ausfallspforte gegen Mannheims Übermacht, kam hier dauernd zu stande. Dagegen blühte auf einmal der Wasserverkehr im Elsaß auf. Durch den Rhein-Rhonekanal wurden regelmäßige Fahrten zwischen Basel über Hüningen nach Straßburg möglich. Im ersten eigentlichen Betriebsjahre 1830 wurden in Mülhausen 488 000 Ztr. umgeschlagen, schon 1835 2 772 400, darunter 684 000 Ztr. Steinkohle, die von St. Etienne hierher auf dem Wasserweg kam. Dem deutschen Wasserverkehr schien damit der Elsaß dauernd verloren. Eine Rangfahrt Basel —Mainz ging bald wieder ein. Eine Rangfahrt auf dem Rheine bis Köln, welche die durch den Kanal brotlos gewordenen Breisgauer Schiffer wünschten, lehnte auf eine Anfrage des Kölner Schiffahrtsvereines der Baseler Rat mit der Begründung ab: Es gebe so viele Konkurrenzwege, daß der Baseler Handel nicht Verpflichtungen eingehen werde. Auch die Beurt von Köln nach Straßburg, die man anfangs (1838) freudig begrüßte, entsprach nicht den Erwartungen; die Kanäle hielten wie Klammern das Elsaß fest an Frankreich.

[1] Siehe das nächste Kapitel.

Digitized by Google

Sehr verschieden gestaltete sich zunächst das Schicksal der Schiffahrt auf den beiden großen Nebenflüssen des oberen Rheins. Die Übermacht Mannheims über den Neckarverkehr machte sich sogleich geltend und die alte schwäbische Hafenstadt Heilbronn verzichtete auf direkte Beteiligung an der Rheinfahrt. Hier förderte man lieber die Neckarschiffahrt für sich, und im engen Bunde mit Mannheim wurde Heilbronn auch für den Transit nach dem Süden in der nächsten Zeit ein wichtiger Platz. Anders die Mainstädte, die sofort eifersüchtig aufmerkten, wenn von einer Beurtfahrt vom Rhein nach dem Neckar einmal die Rede war. Soweit nur die Schiffbarkeit des Maines reichte, suchten sie Verbindung mit dem Rheine. Beim Abschluß ihres Beurtvertrages hatten die Städte Frankfurt und Köln nochmals sich der alten trügerischen Meinung hingegeben, daß sie mit einer Beschränkung der Schifferzahl auf 8 gegen 22, die bisher fuhren, die Billigkeit der Fracht erzielen würden, weil alsdann ein größeres Quantum auf die Ladung des einzelnen komme[1]. Diese Beurtfahrt entwickelte sich nicht so günstig wie die Mannheimer und gab bald zu mancherlei Zwistigkeiten Anlaß. Frankfurt sah sich enttäuscht in der Hoffnung, der Umschlagplatz des Mains zu werden. Die bayrischen Städte wollten sich jetzt ebenso von seiner Bevormundung befreien, wie es einst selber von der Mainzer[2]. Wichtiger noch als dieser Lokalverkehr schien König Ludwig und allen unternehmenden Köpfen die Aufgabe, den großen Transit von Holland nach Österreich auf den Main als die kürzeste Verbindungsstraße zu bringen. Der bayrische Konsul Bartels in Köln, der diese Verhandlungen betrieb, munterte daher fortwährend die Kölner Kaufleute auf, direkte Beziehungen mit Nürnberg zu knüpfen, um die Frankfurter Zwischenhand zu vermeiden[3]. Mit Ermunterung, Vermittlung, Zollerleichterung, Staatszuschuß und Ehrenauszeichnungen suchte das bayrische Ministerium unter dem anfeuernden Drängen des Königs die direkte Schiffahrt mit Köln zu stande zu bringen und zu erhalten. Es war ein schwer Stück Arbeit. Mißmutig wollten manche Schifferschaften sich nicht beteiligen, weil sie die sichere Fahrt nach Mainz nicht verlieren mochten. Denn Mainz wehrte sich mit der Sperre seines Hafens gegen die Schiffer, die vom Main nach Köln fuhren. Man mußte ihnen, um sie zu beschwichtigen, ein genügendes Ladequantum und eine Fracht, zu der der Staat zulegen mußte, gewährleisten. Auch war der Handelsstand, von dem und nicht von den Schiffern, auch hier die Anregung zu

[1] Schanz S. 372 A. 68.
[2] Schanz S. 62—90.
[3] Köln. H.-K. 1831 f.

Digitized by Google

den Verträgen ausging, in jeder einzelnen Stadt eifersüchtig auf den der andern und wollte seine besondere Beurtfahrt. Und auch als alle glücklich von der Regierung wieder unter einen Hut gebracht waren, war die Verteilung der Rangfahrten unter die einzelnen Mainstädte ungemein schwierig und es hätte nicht viel gefehlt so wäre daran die ganze Sache gescheitert. Erst im Jahre 1837 schienen diese Gegensätze völlig ausgeglichen, aber schon im Jahre 1843 zerfiel diese Einheit wieder. In einzelnen der kleineren Städte, die hier mehr als anderwärts Anteil am Großhandel besaßen, fand man die Bedienung durch die Beurtfahrt unzureichend, und die Konkurrenz mit den Neckarstädten durch sie eher erschwert als erleichtert. Köln begünstigte jetzt den Zerfall, denn es war durch die rasch wieder aufgegebenen aber mit lauten Trompetenstößen unternommenen Versuche der Bayern, eine direkte Schiffahrt mit Holland einzurichten, schwer gereizt[1]. Wenn auch die Beurtfahrten auf dem Main selber nach Frankfurt und Mainz einige Bedeutung hatten, überwog sie jetzt doch an Wichtigkeit der Kölner Verkehr. Für Köln, das in dieser Zeit so viel an seiner Handelsbedeutung einbüßte, war der Erwerb dieser Verbindung ein wenn auch schwacher Ersatz. Schon 1836 vor dem Abschluß der einheitlichen Mainbeurt kam ein Fünftel seines gesamten Warenverkehrs vom Main. Es schien, als ob die Verbindung mit den bayrischen Mainstädten ihm das ersetzen könne, was die Verbindung mit Mannheim versprochen, aber nicht gehalten hatte —, eine Hoffnung, die erst mit den Eisenbahnen endete, da diese alle Beurten auf dem Main lebensunfähig machten.

Am auffälligsten war bei der neuen Verkehrsgestaltung am Oberrhein und seinen Nebenflüssen der Zusammenbruch des alten Mainzer Handels. Die Versendungen über Mainz waren schon 1832 gegen 1829 in den wichtigsten Waren auf ein Viertel und weniger beschränkt. Vergebens waren die Bemühungen der Mainzer gewesen, durch die direkte Verbindung mit Holland den veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen. Das Jahr 1833 sah auch diese holländische Verbindung wieder auf einen bescheidenen Betrag zusammenschrumpfen[2]. Es war nicht mehr zu leugnen: Die Stellung, die Mainz im Zwischenhandel und der Spedition besessen hatte, hatte nur auf dem Privileg und nicht auf der Gunst der Lage beruht. Schmerzlich war die Erkenntnis, daß man zum Eigenhandel übergehen müsse; um diesen Übergang zu vollziehen, bot aber die Zollvereinigung mit Preußen die beste Gelegenheit. Obwohl der Rheingau, das alte Mainzer Gebiet,

[1] Schanz Kap. III S. 91 ff.
[2] Vgl. die Zahlen bei Schanz, Mainschiffahrt 372 A. 69.

Digitized by Google

jetzt politisch von der Stadt getrennt war und Nassau im heftigsten Gegensatz gegen die preußisch-hessische Handelspolitik verharrte, verstand es doch damals Mainz, sich zum Mittelpunkt des Weinhandels zu machen, und dem Rheinweine allmählich wieder Gebiete zu erobern, aus denen er lange verdrängt gewesen war[1].

Wie aber machte Köln diese kritische Periode durch? Weit mehr noch als Mainz sah es sich bedroht, viel größer war, wie wir gesehen, auch jetzt seine Rührigkeit in der Anknüpfung neuer Verkehrsbeziehungen, in dem Abschluß immer neuer Beurtfahrten. Schroff suchte es dabei seinen Vorteil; war doch in den oberländischen Beurtverträgen eine Differentialklausel aufgenommen, durch die sich Schiffer und Kaufleute verpflichteten, nicht billiger nach Koblenz als nach Köln zu verfrachten. Aber der Kampf, um die alte Stellung als Zentralplatz aller Versendungen zu behaupten, war aussichtslos. Damals schrieb Delius an den wohlmeinenden Minister Lottum, der das Ohr des Königs besaß, indem er im übrigen die glücklichen Erfolge der Rheinschiffahrtsakte rühmte: „Die Stadt Köln trägt das Kreuz für die auf den Handel und Gewerbefleiß der westlichen Provinzen wohltätig einwirkende Befreiung. Sie erschöpft ihre Kräfte, um den Verlust des einträglichen Zwangsrechtes einigermaßen auszugleichen. Ihre Lage ist mißlich und beunruhigend, weil die Worte des Trostes ausbleiben." Auch Delius hatte freilich nicht immer zu trösten, sondern auch zu tadeln und zu warnen, wenn die Handelskammer in den Manifesten, mit denen sie ihre Beurten und ihren Hafen empfahl, die Grenzen der erlaubten Reklame gar zu weit überschritt, und der steife Bureaukrat Schuckmann mißbilligte ihre Übergriffe aufs schärfste, „weil sie, eine bloß beratende Behörde ohne Anteil an der vollziehenden Gewalt, eigene Bekanntmachungen erlasse, wie sie nur königlichen Behörden zuständen. Außerdem seien Äußerungen, wie die über die niederländische Regierung im Munde einer Behörde mindestens unvorsichtig zu nennen." Freilich hatte man bisher die agitatorischen Treiberdienste der Handelskammer, solange es den offenen Kampf mit Holland galt, recht gern gesehen. Schuckmann wollte sogar der Handelskammer das Recht, die Beurtverträge abzuschließen, bestreiten und es nur der Stadtverwaltung einräumen[2].

Alles kam nicht nur für Köln, sondern auch für die Gestaltung der

[1] Beim Abschluß des preußisch-hessischen Vertrages erhoben die Winzer und Weinhändler der Mosel einen heftigen Protest, Motz aber leuchtete ihnen heim, indem er sie zugleich ihrer Unwissenheit überführte, sodaß sie nicht mehr wiederkamen.

[2] Manifeste der H.-K. 7. August und 1. September 1831. Delius an H.-K. 8. März 1832. Schuckmann an H.-K. 2. Oktober 1831.

Digitized by Google

Fahrten und Frachten auf dem ganzen Rheine auf das Verhalten der Holländer an. Es ist irrig anzunehmen, daß sich damals die Deutschen die fortgeschrittene holländische Schiffahrt zum Muster genommen hätten, im Gegenteil lassen sich die Holländer auch jetzt nur nach zähem Widerstand Schritt um Schritt aus den alten Gebräuchen drängen. Auch an Amsterdam und Rotterdam hatte sich Köln schon im Jahre 1829 wegen Einrichtung einer neuen Beurt nach Vollzug der Akte gewandt und dabei in Aussicht genommen, daß der Schiffer 8—10 Reisen jährlich in je 30 Tagen machen würde, so daß je 8 Schiffe genügen könnten. Deputationen beider Städte sollten die Beurtschiffer, die weder Eigenhandel noch Spedition treiben durften, ernennen und alle Vierteljahre die Frachten vereinbaren. Die der Beurt beitretenden Kaufleute sollten sich verpflichten, mit ihr allein nach den beiden Hafenstädten zu versenden; alle anderen Versendungen, namentlich aber Rheinseefahrt und Dampfschiffahrt sollten völlig frei bleiben. Mürrisch antworteten die holländischen Kommissarien der Rheinfahrt: „Sie wünschten überhaupt nur eine öffentlich privilegierte Zwangsbeurt; ohne Zwang würden Beurten doch bald von der freien Konkurrenz zerstört werden. Leider hätten die täuschenden Ansichten einer freien Fahrt zu tief Wurzel geschlagen, aber die Erfahrung würde die Meinungen schon wieder auf den richtigen Standpunkt zurückführen.". Es war vergebliche Mühe, ihnen diese Pläne als unmöglich und als unvereinbar mit dem zukünftigen Rechtszustand darzustellen. Jetzt versuchte die Kölner Handelskammer, den Holländern nach Abschluß der Akte durch die Konkurrenz der Dampfschiffahrt, an der ihre führenden Männer selber beteiligt waren, beizukommen. Die Direktoren der beiden kartellierten Dampfschiffahrtsgesellschaften, Merkens und Röntgen, verabredeten einen Plan[1], sofort nach Eröffnung der freien Schiffahrt den ganzen Transport an die Dampfschiffahrt zu ziehen. So etwas hielten die beiden unternehmenden Männer damals für möglich. Sie hofften, eine so beträchtliche Vermehrung der Schiffe, wie sie hierzu nötig war, bei ihren Aktionären durchzusetzen. Die Schleppfahrt, die man jetzt wieder zu entwickeln gedachte und die man in einem gedruckten Manifest gleich bis Basel auszudehnen versprach, sollte die Hauptaufgabe werden. Eine durchgängige Ermäßigung der gewöhnlichen Frachten um 10 %, während die Eilfrachten auf den Personendampfern die gleichen blieben, sollte sofort dem Publikum den Nutzen der freien Fahrt klar machen; denn keine Verpflichtung des Kaufmanns auf alleinige Benützung der Dampfschiffahrt, wie sie bei den Beurten üblich war, sollte

[1] Briefwechsel von Merkens und Röntgen Juli 1831.

Digitized by Google

hier eingeführt werden. Trotzdem fürchtete man Hindernisse nur von der Ängstlichkeit der kleinen Kölner Spediteure, die nur immer an den Stapel dachten. Ihnen zu Gefallen verabredeten die beiden Gesellschaften auch jetzt wieder, nicht nur sich auf ihren Stromstrecken keine Konkurrenz zu machen, sondern auch keine Kähne zu schleppen, die von Holland über Köln hinaus bestimmt seien. Damit freilich stießen sie, wie sich sogleich zeigte, auch jene Rotterdamer Kaufleute, welche sonst nicht nur beim Alten bleiben wollten, von sich ab.

Schon glaubte die Kölner Handelskammer den Sieg in Händen zu haben und die Holländer „geschmeidig gemacht zu haben"; aber sie scheiterte vollständig. So wenig ward in Holland die Rheinschiffahrtsakte als ein Friedensschluß angesehen, daß sie erst recht die niederländischen Schiffer und Kaufleute zu gemeinsamem Widerstand zusammenführte. In Rotterdam bildete sich aus ihnen ein neuer Verein, der jede Unterhandlung mit Köln gleich von der Hand wies. Um die Bestimmungen der Akte über die freie Schiffahrt unwirksam zu machen, verpflichteten sich auch die sämtlichen Kaufleute der Amsterdamer Börse, nachdem die langen Verhandlungen mit den Kölner Abgesandten zergangen waren, durch bindenden Vertrag, Güter nach Köln auf keine andere Weise als mit ihrer alten Beurt, deren Frachten einseitig von ihren Kommissionen festgesetzt wurden, zu versenden. Mißmutig erklärten die Amsterdamer: Die ganze Rheinfreiheit sei ihnen nur von Preußen aufgedrungen worden; sie machten kein Hehl daraus, daß sie durch den Versuch einer Rheinseefahrt tödlich beleidigt seien. Und schon fügte sich die Kölner Handelskammer so weit, daß sie dieses ihr Lieblingskind vor seinen Feinden verleugnete: „Man habe nur England aufmerksam machen wollen, dadurch seinen Protest gegen die einseitige Behandlung der Rheinschiffahrtsangelegenheit durch die Uferstaaten veranlassen wollen, um so die Frist des alten Zustandes um ein paar Jahre herauszuschieben. Das sei aber mißlungen; nur ein paar hochtönende Worte seien im Parlament gefallen." Doch glaubte man zugleich noch drohen zu können: „Gescheitert sei die Unternehmung doch nur, weil man bisher noch nicht die geeigneten Schiffe zugleich für See- und Flußfahrt habe bauen können; sie würden bald besser gelingen."

Gegenüber der Hartnäckigkeit der Holländer versagte auch das Auskunftsmittel der Dampfschiffahrt. Man sah jetzt in Holland in der Maatschaapij, die immer Antwerpen und Köln begünstigt hatte, nicht viel weniger als Verräter, sie wurde durch giftige Plakate fast in Verruf getan. Während der Vertragsverhandlungen mit Köln hatten die Amsterdamer unbedingt verlangt, daß auch die Dampfschiffe in die Beurt einbezogen würden, nach

Digitized by Google

ihrem Scheitern setzte man der Dampfschiffahrt eine eigene Aufsichtskommission, die aus Beurtschiffern bestand und willkürlich bald dies bald jenes Schiff verwarf; man verlangte von ihren Kapitänen zugleich ein Patent als Segelschiffer. Der Güterverkehr auf dem niederländischen Rhein durch Dampfschiffe war in Jahresfrist fast zerstört. Hierauf gingen nun die Holländer mit enormen Frachterhöhungen gegen Köln vor. Schon im Jahre 1831 hatten sie 18 fl. pro Last ohne die Rheinzölle, d. h. 6 fl. mehr als die Selbstkosten festgesetzt und statt einer Minderung erfolgte 1832 eine weitere Erhöhung um 3 fl., zuletzt um 6 fl., so daß die Fracht um 50 % zu hoch war; zugleich bewilligten sie aber Mainz eine differentielle Begünstigung von 12 fl. pro Last gegen die bisherige Fracht. Köln klagte vergeblich, daß man durch solche Differenzialfrachten jede Handelsstadt ruinieren könne; übrigens hatte es ja selber Koblenz nicht anders behandelt. Antwerpen aber blieb den Rheinschiffen gesperrt; erst recht beharrten die Holländer, nachdem sie auf die Wiedererwerbung Belgiens hatten verzichten müssen, noch einmal auf diesem ihrem Monopol. Die Kölner Handelskammer pflog unterdessen reichliche Korrespondenz mit den Belgiern und ermunterte sie, für die Freiheit der Schiffahrt auf Maas und Sloe einzutreten; sie erfreute sich auch einmal eines übereinstimmenden Beschlusses der Zentralkommission; hier aber verfagte die Hilfe des preußischen Staates völlig; Friedrich Wilhelm III., dessen persönliche und politische Sympathien ganz auf der Seite der nahverwandten Oranier waren, dachte nicht daran, irgendwie für den verdächtigen Revolutionsstaat Belgien einzutreten. Einen Augenblick leuchtete den Kölnern ein Hoffnungsstrahl. Die Utrechter Schiffer, die von ihren Berufsgenossen in den Hafenstädten zur Untätigkeit verurteilt waren, schlossen mit Köln zu einem um 20 % niedrigeren Satze ab; aber sogleich wurde ihnen von den Kaufleuten die Ladung verweigert.

Die Kölner Handelskammer, deren Führer sich aus ihrer bedeutenden Stellung mit einem Male verdrängt sahen, war ratlos. Der Unwille gegen sie in der eigenen Stadt wuchs täglich. Sie glaubte ein Hilfsmittel gegen die Krisis in der Belebung der Börse, deren Besuch fast ganz eingeschlafen war, zu finden. Es fehle, hieß es in ihrer Ansprache an die Kaufmannschaft, in Köln ganz am Austausch der Ansichten. Ihre Mitglieder verpflichteten sich selber zu regelmäßigem Besuch. „Die Börse wird uns allerdings nicht sogleich die Geschäfte nach Köln zaubern, sie wird uns aber, möchten wir sagen, mehr zur Geschäftsandacht stimmen, indem sie uns täglich an unsern Beruf mahnt", hieß es hier höchst beweglich.

Von Geschäftsandacht war wenig zu spüren und heftige Anklagen, laut und geheim, gegen den „Klüngel" in der Handelskammer schwirrten

Digitized by Google

umher. Zwar stellte sich der Hafenverkehr Kölns trotz allem gerade in diesen ersten Jahren nach Erlaß der Akte noch gar nicht besonders ungünstig. Im ersten Vierteljahre zählte man, daß ungefähr ebenso viel Schiffe in Köln umgeladen als vorbeigefahren wurden[1]; aber daß überhaupt Schiffe vorbeifuhren und daß es mit dem vielgerühmten natürlichen Stapel Kölns nichts sei, war der Mehrzahl der Kölner kleinen Spediteure unfaßbar. Die Mahnungen der Handelskammer, daß die holländischen Kaufleute ihre unsinnige Frachtenpolitik nicht lange mehr treiben könnten, daß sich in Holland mittlerweile durch die Zuwanderung der brotlos gewordenen Maas- und Scheldeschiffer die Anzahl der Beschäftigung um jeden Preis suchenden Schiffer vermehre, fanden taube Ohren. Erbitterung bei den kleinen Leuten erregte es aber geradezu, als Merkens und Boisserée die Pläne einer Seereederei über Holland hinaus, freilich auch das letzte Mittel gegen Holland, wieder aufnahmen und Frachtpreise versprachen, „die genügten, um jede Konkurrenz der an Köln vorbeifahrenden Schiffe zu besiegen". Etwas hochfahrend ließen sie sich über die Beurtfahrten, auf die ihre Landsleute alle Hoffnungen setzten, vernehmen: sie verhielten sich zur eigentlichen Schiffahrt wie die Drehorgel zur Musik. Dieselben Pläne hatten ja nach der allgemeinen Ansicht erst die Holländer so aufgebracht, und wem kämen sie zu gute als dem großen Kapital? Auf dem Titel einer groben Streitschrift, die der Wortführer dieser Partei, der Gastwirt Pannes, ausgehen ließ, war Boisserée abgebildet, wie er mit dämonischer Hilfe einen Hexenkessel rührt, aus dem sich die Dampfschiffahrt erhebt, während der Blitz die Segelflotte zertrümmert. Sie führte aus, daß die paar Zuckerraffinerien, Fabriken und Eigenhandlungen für Köln überhaupt nichts bedeuteten, sondern nur bei der Spedition etwas herauskomme; der Ruf liberté, der jetzt von jener Seite erhoben würde, sei nur der Streusand des Liberalismus, Rheinlands Bewohner seien aber gewitzigt.

Bei dieser Lage der Dinge glaubte Delius, der jetzt in seinen letzten Lebenstagen einen großen Teil des Vertrauens schwinden sah, das seine rastlose Arbeit für die Freiheit des Rheines ihm erworben hatte, den Sturm beschwichtigen zu müssen. Er regte selber die Bildung einer Kommission an zur Untersuchung der Schiffahrtsverhältnisse. Er hatte noch Anlaß, ihr Vorgehen zu bedauern. Denn diese Kommission setzte sich sofort in Gegensatz zur Handelskammer, die nur mit 2 Mitgliedern in ihr vertreten war, sie nahm ihr bald die Leitung ganz aus den Händen. Als

[1] Akten der H.-K.; eine Statistik des Verkehrs hat man allerdings in den beiden kritischen Jahren 1831 und 1832 gar nicht aufgenommen. In den Tabellen bei Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 36 und 37 bilden sie eine Lücke.

Digitized by Google

nun einer der eifrigsten Wortführer der Unzufriedenen, der Spediteur Norrenberg, in die Handelskammer gewählt wurde, zogen es die bisherigen Mitglieder vor, sämtlich abzudanken. Diese Auflösung bedeutete freilich eine Bankerotterklärung der bisherigen Politik. Die Kommission, die nun allein fungierte, beeilte sich mit den Holländern Frieden zu schließen, d. h. vor Holland zu kapitulieren. Allerdings bekam man jetzt wenigstens statt Frachten von 22—24 fl. pro Last solche von 13—16 fl., ohne Leichterkosten; sie waren immer noch viel zu hoch, und die Dortrechter und Utrechter Schiffer fuhren ihren Kunden sogleich um 39 % billiger, ohne Leichterkosten und Verschlußvergütung zu berechnen. Sogar die differentielle Begünstigung der oberen Plätze blieb zum Schmerz der Kölner bestehen und wurde nur in der Weise einer Staffelung von Köln aufwärts etwas gemildert.

Der neue Beurtvertrag konnte nur diejenigen binden, welche sich ihm freiwillig unterwarfen. Es wurde daher ein Schiffahrtverein gebildet, dem 195 Kaufleute und 44 Schiffer beitraten; nur 7 Häuser waren nicht beteiligt. Es war so gut wie eine Zwangsbeurt; denn jedes Mitglied, das etwa außerhalb der Beurt lud, mußte pro Zentner 15 Silbergroschen Reugeld zahlen; für Nichtmitglieder trat eine enorme Erhöhung ein, der Schiffer, der ihnen gleiche Preise wie Mitgliedern bewilligte, wurde schwer gebüßt und ausgestoßen. Natürlich sollten die Beurtschiffer nur bis Köln und nur für Köln laden.

Die Führer der gestürzten Handelskammer gaben den Kampf nicht auf. In einer geharnischten Flugschrift[1] legte Boisserée ihre Politik, um Köln zu eignem Handel, eigner Reederei, eigner Industrie zu verhelfen, dar und verfuhr sehr gröblich mit den Gegnern, die ihm reichlich mit Scheltworten und Verdächtigung seiner Motive wiederzahlten. In den Beurten, auch den freiwilligen, sah er nur ein Produkt des Zunftwesens, zu dessen Zeiten alles teurer und schlechter gewesen sei. Merkens benützte seinen Einfluß bei der Regierung[2], um sie über die Vorgänge aufzuklären. Man hatte ihn bei der Bildung des Schiffahrtvereins erst gar nicht aufgefordert, während er gerade als Abgeordneter Kölns auf dem Provinziallandtag war. Er nahm dies zum Anlaß der Beschwerde. Er versuchte nachzuweisen, daß der Vertrag dem Geist und Wortlaut der Rheinschiffahrtsakte zuwider sei, daß er nur der Versuch einer Wiedereinführung des Stapels sei, durch den

[1] B. Boisserée, Der Kölnische Schiffahrts-Vereinsvertrag und Beleuchtung desselben 1834. Dazu die Entgegnung von F. Pannes, Replik auf die Beleuchtung des Herrn Boisserée.

[2] Seine Eingabe an das Ministerium 22. März 1834. Köln. H.-K.

Digitized by Google

der Freihafen zu einer Lüge gemacht werde. „Hätte Köln vor 100 Jahren seinen Stapel aufgegeben und einen Freihafen eröffnet, so wäre es jetzt eine blühende Handelsstadt." Die Beurt bringe es mit sich, daß die außenstehenden Schiffer leer von Holland zurückfahren müssen, während durch den enormen Aufschwung des Kohlenhandels und die Zunahme des Getreidehandels die Talfahrt nach Holland zur Bergfahrt sich wie $2^2/_3 : 1$ verhalte[1]. Und dabei würden den Beurtschiffern die abnormen Frachten zugebilligt. „Ein abderitisches Mißverhältnis!"

Diese Proteste erreichten so viel, daß die Regierung den Bürgermeister veranlaßte, aus dem Schifferverein auszutreten, damit diese Privatvereinigung nicht den Schein einer öffentlichen Einrichtung erhalte. Damit war die neue Beurt zu einer bloßen Privatunternehmung eines Vereins, nicht zu einer Rangfahrt im Sinne des Art. 49 der Akte erklärt, die von den Obrigkeiten der Handelsstädte selbst geschlossen und in ihren Frachten geregelt wurde. Eine Denkschrift des Hafenkommissars an die Regierung[2] sprach sich sehr ungünstig über diesen Verein aus: Er habe durch unbillige Bedingungen die besten Schiffer verscheucht und sie gerade in die konkurrierenden Rangfahrten zwischen Holland, Frankfurt, Mainz und Mannheim gedrängt; dafür habe er schlechte und zu wenig Schiffer angenommen, mit denen er auch fortwährend wechsele. Er forderte die neugewählte Handelskammer auf, diesem Unfug ein Ende zu machen und die Leitung der Schiffahrt wieder selber in die Hand zu nehmen. Der Minister Maaßen[3] entschied für die Gültigkeit des Vertrages, der keiner besonderen Bestätigung bedürfe; doch gehöre die Frage, ob man von Nichtmitgliedern einen Frachtzuschlag erheben dürfe, vor den Zivilrichter, der auch zu prüfen habe, ob die angebliche Observanz, wonach der Schiffer jedes Frachtstück übernehmen müsse, durch die Akte ihre Gültigkeit verloren habe. Die neugebildete Handelskammer hatte gegen diese Bestimmung sofort protestiert[4]. Maaßen wünschte außerdem Abänderung der Bestimmung, die die Mitglieder verpflichtete, allen Rangfahrten des Vereins beizutreten.

Der Schifferverein hat sich im Lauf der nächsten Jahre mehr eingelebt; die meisten der nach 1834 verabredeten Beurtfahrten sind sein Werk; das

---

[1] Die Rechnung ist wohl übertrieben. In Köln selber kamen nach einer gleichzeitigen Denkschrift L. Camphausens im Durchschnitt der letzten fünf Jahre auf 70 Ztr. Talfahrt 50 Ztr. Bergfahrt, bei Emmerich sei allerdings das Mißverhältnis viel stärker. Die Folgerungen Camphausens sind aber die gleichen.

[2] Köln. H.-K. 31. März 1834.

[3] Reskripte Maaßens vom 23. Mai 1834 und 16. Juli 1834.

[4] Köln. H.-K. 14. Januar 1833.

Digitized by Google

Sinken der Frachten hat er nicht befördert; — auch hätte das dem Sinn einer Vereinigung, die Kaufleute und Schiffer als einen einzigen Verband organisieren wollte, widersprochen — aber er hat es mitgemacht. Für die kleinen und mittleren Geschäfte war dieser Zusammenschluß, der sie der Schwierigkeiten und Zufälligkeiten der selbständigen Verhandlung enthob, immer ein Vorteil, freilich hinderte er nicht, daß sie immer mehr hinter die großen Firmen, die von der freien Konkurrenz Gebrauch zu machen wußten, zurücktraten. Ängstlich und zunftmäßig gesinnt blieb der Schifferverein jedoch immer. Noch 1846 beantragte er bei der Regierung, die Gewerbefreiheit, die für die Güterbestätter seit 1831 bestand, wieder aufzuheben, da diese auch hier nicht den Erfolg gehabt habe, daß nur die Tüchtigen blieben; die Vertrauensstellung, die die Bestätter bei den Schiffern einnähmen, benützten sie oft zu unlauterem Wettbewerb mit den Spediteuren. Wie sie einst Gildebeamte gewesen, so sollten sie nach diesem Vorschlag nun wieder von der Regierung ernannt, durch den Hafenkommissar kontrolliert, ihre Zahl auf 3 beschränkt und ihnen jede Spedition verboten werden. Die Handelskammer vereitelte dieses Vorgehen, das aber doch zeigte, wie unausrottbar in der Masse der kleinen Firmen die reaktionäre Gesinnung wurzelte. Freilich den Rückgang des Kölner Hafenverkehrs konnte der Schifferverein nicht verhindern. Gerade in den ersten Jahren seines Wirkens erfolgte der plötzliche Absturz. Im Jahre 1834 hatte der Gesamtverkehr im Hafen noch 430 589 Tonnen betragen, im Jahre 1835 waren es nur noch 159 977 Tonnen, und nur ganz langsam hob sich die Zahl wieder, um erst im Jahre 1889 die frühere Höhe zu erreichen[1].

Die neugewählte Handelskammer, in die die Dampfschiffdirektoren erst wieder nach geraumer Zeit eintraten, hatte wohl damit begonnen, das Verhalten der Schiffahrtskommission zu billigen, aber sofort mußte sich doch auch wieder in ihr der Gegensatz zwischen dem vorwärtsschauenden Großbetrieb in Handel und Industrie, dessen Organ sie war, und den immer nur aufs Beharren gerichteten Kleinbetrieben im Schifferverein geltend machen. Präsident war jetzt ein kluger, vorsichtiger Bankier, Schnitzler, der in Köln und in Berlin trefflich zu unterhandeln und zu vermitteln verstand, die Initiative aber ging von dem jüngsten Mitglied der Kammer, Ludolf Camphausen, aus[2]. Der Mann, der volkswirtschaftlich und politisch

[1] Siehe die Tabellen und die graphische Darstellung bei Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 37.

[2] Bericht von Camphausen, Dumont, Leiden Köln. H.-K. 26. April 1834. Die Denkschriften Camphausens im Archiv der H.-K., in denen natürlich der Hauptteil seiner nationalökonomischen Tätigkeit enthalten ist, einzusehen, hat seine Biographin

Digitized by Google

die heftigsten, unablässigen Kämpfe bestehen sollte, bis er sich, ihrer müde, noch im Mannesalter zur Behandlung der ruhigsten aller Wissenschaften zurückzog, war doch durchaus keine Kämpfernatur. In jede Debatte bringt er eine heitere wissenschaftliche Ruhe, die nicht immer frei ist von Doktrinarismus. Von diesem Standpunkte aus macht es ihm Freude, am Gegner zu loben, was lobenswert ist. Man kann sich keinen größeren Gegensatz zu den Äußerungen von Merkens, dem bisher führenden Manne, denken, der stets heftig beim Gegner Dummheit, bösen Willen, Eigennutz sieht. Auch Camphausen lobt in dieser ersten seiner zahlreichen Denkschriften die Schiffahrtskommission, deren unermüdeter Tätigkeit, nachdem die alte Handelskammer eine völlige Niederlage erlitten, Köln zu großem Danke verpflichtet sei. Ihr Vertrag biete große Regelmäßigkeit und Sicherheit, biete niedrigere Frachten als bisher, biete dem Kleinhandel dieselben Vorteile wie dem Großhändler. Trotzdem, fährt er fort, ist er dem Handel Kölns schädlich. Was sollen auf einer einheitlichen Stromfahrt von 206 Stunden noch gezwungene Vereine statt freier Konkurrenz? Die Schiffahrt ist jetzt ein freies Gewerbe, ihr Lohn muß sich durch die Konkurrenz feststellen; weder zwischen Seehäfen noch auf Landstraßen gibt es Rangfahrten. Selbst für die Spedition sind sie auf die Dauer nicht von Vorteil; denn deren Blüte hängt von der des Eigenhandels ab. Für den Schiffer kommt es auf die Rückfracht an; wo er auf sie ganz oder teilweise verzichtet, muß er freilich teurere Fracht nehmen, wie jetzt, wo die Beurtschiffe halb leer von Köln abfegeln und den Kalkstein, der eine halbe Stunde unterhalb Kölns lagert, nicht einnehmen dürfen. Jetzt müssen die Ruhrschiffe größtenteils leer zurück; Köln weiß von dieser Überfülle von Fahrzeugen keinen Nutzen zu ziehen. Die Schiffer freilich klagen; das aber haben sie immer getan; sie sind vielmehr auf die Steigerung ihres Betriebes zu verweisen, die schließlich ihr eigener Vorteil ist. Bei 60 fl. holl. Fracht pro Last fuhr der Schiffer einmal, bei 24 $2^2/_2$ mal, jetzt bei 15 fl. 8 mal nach Holland; er steht sich also jetzt besser als früher. Camphausen berechnet, daß eine Ermäßigung der reinen Fracht auf 5 fl. holl. möglich sein werde; dazu aber müßten die Schiffe, die jetzt nur 8′ Tiefgang haben und zum Schleppen ganz unbrauchbar sind, umgebaut werden.

Caspari ganz unterlassen. Die zahlreichen Auszüge aus den Familienpapieren C.'s erwecken den Wunsch nach einer brauchbaren Biographie nur noch lebhafter. Auf politisches und nationalökonomisches Urteil verzichtet die Verfasserin selber von vornherein. Diese Mängel machen sich um so fühlbarer, als gleichzeitig D. Hansemann die in jeder Beziehung vorzügliche Biographie von A. Bergengrün erhalten hat.

Digitized by Google

Freilich weiß Camphausen, welche politischen Schwierigkeiten einer solchen Verkehrsentwicklung im Wege stehen, aber sie lassen sich überwinden: „Wenn jetzt für Kohlen nur die Nationalflagge in Holland Vorteil habe, so müsse eben Preußen durch Unterhandlungen Holland gefügig machen, und sich vor der Drohung, daß Holland der Ruhrkohle die Begünstigung entziehen könne, nicht scheuen. Holland wird bald zu der Einsicht gelangen, daß die Zeit da ist, wo nicht so sehr die Heranziehung der überseeischen Waren als ihre Fortschaffung nach Deutschland Begünstigung fordert. Holland wird bald der ganzen Rheinschiffahrt Vorteile zuzuwenden suchen und gerne auf eine der seinigen gezahlte Prämie verzichten, die ohnehin wie die meisten Prämien wieder auf die Nation zurückfällt. Man wende ferner nicht ein, daß die große Abfuhr der Steinkohlen vorübergehend sein könne; denn darin besteht eben das Großartige und Erhebende der Verzweigungen des Handels, daß er mit kräftiger, sicherer Hand in die wechselnden Gestaltungen des Augenblicks eingreift und sie seinen Unternehmungen dienstbar macht."

Von diesem Standpunkt aus kann er es schließlich doch nur mißbilligen, daß Köln vor Holland die Waffen strecken will: „Der Schiffahrtsverein will mit seinen Rangfahrten Köln demütig Verzicht leisten lassen auf Einnahme eines höheren Ranges unter den Handelsstädten. Im Gegensatz zu einer solchen Verzichtleistung regen sich seit einiger Zeit in den Bewohnern Kölns Gefühle, die nichts weniger als demütig sind, und die sich eher als eine Ahnung bevorstehender Größe darstellen. Nicht mit Unrecht! Der Rhein wird täglich lebendiger, der Freihafen ist überfüllt, Waren und Menschen drängen sich, der Grundwert steigt, das Ausland nennt uns mit Achtung, Weser, Schelde und Zuyderfee wollen uns auf eisernen Wegen erreichen, Belgien bietet die freie Durchfuhr zum Meere, Holland muß sie gewähren; die getrennten Niederlande buhlen um deutsche Gunst; und vermitteln, wetteifern wird Köln die Handelsstadt!"

Der ganze Mensch ist in dieser ersten Denkschrift des Einunddreißigjährigen enthalten: diese Mischung von nüchterner kaufmännischer Überlegung und von idealistischem Schwung der Gedanken und des Ausdrucks, die geniale Fähigkeit, die Entwicklung der Zukunft vorauszuschauen und der übermäßige Optimismus in der Beurteilung der Gegenwart, der in der Überzeugung von der Lauterkeit des eigenen Willens wurzelt. Denn L. Camphausen ist wie der Idealist unter den preußischen Politikern dieser Epoche so auch der Idealist unter den Schöpfern der kapitalistischen Wirtschaftsepoche in Deutschland. In der kleinlich verbitterten, nach dem nächsten Gewinn eifersüchtig haschenden Handelswelt jener Tage war ein solcher

Digitized by Google

Mann ebenso unentbehrlich, wie er es dem preußischen Staat im Augenblick der höchsten Verwirrung und Mutlosigkeit geworden ist. Aber auch das Programm seiner ganzen Tätigkeit liegt in diesem Aktenstück: Die Schleppschiffahrt und der nötige Umbau der Kähne, die Steigerung der Umlaufsgeschwindigkeit des Verkehrs, die energische Entwicklung des Eigenhandels, vor allem der Bau der Schienenstraßen und die Benützung jener Eifersucht der getrennten Niederlande, über die damals noch jedermann klagte und deren Vorteile für die Rheinlande er erkennt, während er zugleich mit sicherer Hand die Grundlinien der Handelspolitik vorzeichnet, zu der das grollende Holland sich wirklich bald bekehren sollte!

Einstweilen legte der bedächtige Schnitzler diesem feurigen Geiste noch einige Zügel an, indem er zwar sein volles Einverständnis erklärte, aber zugleich warnte, vorzeitig die Beurten abzubrechen, denn Köln sei eben noch nicht Seestadt, sondern auf Holland angewiesen; es könnten sich sonst die Ereignisse von 1831 wiederholen, auch müsse die Kammer auf den Handelsstand der Stadt Rücksicht nehmen. Zwei Jahre später machte dann die Handelskammer doch den Versuch, den Schiffahrtsverein zu sprengen. In Holland hatten sich mittlerweile die Ansichten der Schiffer, wie vorauszusehen war, gründlich geändert. Außer den wenigen, die in den Beurten aufgenommen waren, empfanden sie diese als lästige Beschränkung. Im April 1836[1] wandte sich die Rotterdamer Schifferschaft selber an die Kölner Handelskammer mit dem Wunsch, daß entweder eine ganz freie Konkurrenz oder eine Rangfahrt, die wirklich dem Sinne der Rheinschiffahrtsakte entspreche, eingerichtet würde. Die Handelskammer war geneigt, den Versuch mit einer solchen zu machen, wenn sie auch erklärte, die Konkurrenz aller freien Kräfte vorzuziehen, weil alle Korporationen lästig und gefährlich würden, sobald sie sich selbständig bilden dürften und von der allgemeinen Verwaltung weder abhängig noch geleitet seien. Sie ließ sich auf Verhandlungen ein, nur „damit nicht die Anordnung, wie es hierorts bisher so offenbar der Fall ist, aus engherzigen und kurzsichtigen Privatinteressen und parteisüchtiger Leidenschaftlichkeit hervorgehe". Sie suchte in dem neuen Vertrage die Freiheit der Teilnehmer möglichst zu wahren und hob bei dem Minister Rother als Vorzüge gegenüber der Beurt des Schiffahrtsvereins hervor: Größere Billigkeit der Frachten, kein Zwang zur Benützung für die Teilnehmer, kein Ausschluß oder erhöhte Fracht für Nichtmitglieder, soweit noch Platz war, Verpflichtung der Schiffer, sich auf dem Waal schleppen zu lassen. Auch hatte

[1] Köln. H.-K. April 1836.

Digitized by Google

sie nur die Bergfracht tarifiert und nicht die Talfracht, um den rheinischen Aktivhandel zu begünstigen. Die Schiffer würden jetzt um jeden Preis Rückfracht zu erlangen suchen und der unnatürliche Zustand werde aufhören, daß andere Schiffe die Güter zu Berg und zu Tal führen. Rother aber, bei dem Vorsicht und Mißtrauen immer zusammengingen, gab der Stadtverwaltung die gemessene Weisung, sich jedes Anteils zu enthalten; das alles sei nur Sache der Kaufleute und Schiffer. Auch das war den Herren der Handelskammer ganz recht, 171 Handelshäuser in Köln, etwa ebensoviele in Rotterdam, waren zu ihrer Beurtfahrt abgeschwenkt, der Schiffahrtsverein war auf einen Rest beschränkt, und in ihren eigenen Augen war das ganze Unternehmen doch nur der Übergang zur völlig freien Konkurrenz. Im Jahre 1838 vereinigten sich zwar die beiden Unternehmungen wieder und setzten die Zahl der Schiffe herunter; aber die selbständige Stellung des Schiffahrtvereins als einer zweiten Organisation der Kaufmannschaft war beendet, die von der Handelskammer aufgestellten Grundsätze waren angenommen. Wenige Jahre später sollte dann die Schleppfahrt, wie wir weiterhin sehen werden, die Rangfahrten zur Bedeutungslosigkeit herabdrücken. — So blieb auch der Versuch, Fahrten und Frachten durch freie Genossenschaften zu regeln, nur eine vorübergehende Phase, ein Hilfsmittel der Kleinen, von dem sich die Großen sofort fernhielten und das sie möglichst rasch wieder zu beseitigen suchten.

Eins aber war selbst bei diesen Rangfahrten erreicht worden: Die Unterwürfigkeit gegen die Wünsche der Holländer war nicht von Dauer gewesen. Schon im Jahre 1833 hatte der Schifferverein Anlaß genommen, eine Frachtermäßigung, die eben nur den von den Privaten gezahlten Wasserfrachten entsprach, von sich aus vorzunehmen, so entrüstet die holländischen Kommissare auch darüber waren. Nochmals suchte man von hier aus Köln zu boykottieren, aber diesmal blieb der Schiffahrtverein fest, da das Begehren, daß der größte Platz des Rheines nicht ungünstiger gestellt werde als die kleineren, unabweislich war. Auch ehe die Handelskammer 1836 die größte Ermäßigung durchsetzte, waren schon von 1831—1835 die Frachten auf allen Strecken unaufhaltsam gesunken. Nach dem ersten Bericht der Zentralkommission war die Fracht von Straßburg nach Mainz in diesen Jahren von 1 Fr. 35 Cts. zu Tal und 2 Fr. 8 Cts. zu Berg auf 1 Fr. 16 Cts. und 1 Fr. 43 Cts. gesunken. Das war eine bedeutungslose Strecke, aber in der wichtigsten Fahrt, der eben erst eröffneten Mannheim—Amsterdam, war die Fracht gefallen von 4 Fr. 58½ Cts. auf 3 Fr. 21½ Cts., von Mainz bis Amsterdam von 4 Fr. 5 Cts. auf 2 Fr. 78 Cts., von Köln nach Amsterdam von 7 Sgr. 6 Pf. auf

Digitized by Google

3 Sgr. 9 Pf., von Amsterdam nach Köln von 12 Sgr. 3⁴/₅ Pf. auf 5 Sgr. 3 Pf. Der Bericht nahm eine durchschnittliche Verminderung der Transportkosten von 33 % in der Talfracht, 28 % in der Bergfracht an, was etwa einer Ersparnis von 3 Millionen Fr. für den Handel entspreche. Daß sich die Bergfracht merklich weniger verringert hatte, lag bisher, wie wir sahen, gerade an den Beurten, die von dem massenhaft vorhandenen leeren Schiffsraum keinen Gebrauch zu machen wußten[1]. Schon in diesen Ziffern zeigt sich, daß die Frachten für weitere Strecken differenziert waren; in einem Rückblick auf die Schiffahrt seit der Akte stellte im Jahre 1843 der Kölner Hafenkommissar Rennen fest, daß mit dem Jahre 1834 die Neigung

[1] In den Berichten der Zentralkommission sind auch in den nächsten Jahren nur einige, sehr unvollständige Notizen über Frachten mitgeteilt. Die Preise der Rangfahrten wurden regelmäßig durch Plakate den Kaufleuten mitgeteilt (vgl. Eckert S. 249). Einen Überblick über die Bewegung der Preise in Köln, wobei jedoch nur die Rangfahrten in Betracht gezogen sind und der Durchschnitt aus den 3 Tarifklassen gezogen ist, bietet folgende Liste der H.-K. Es ist zu bemerken, daß Rohzucker und Zinn bereits in die 2. Klasse versetzt waren.

Frachten in den Jahren 1830—1836 pro Zentner

Von Köln nach	1830 Sgr.	Pf.	1831 Sgr.	Pf.	1832 Sgr.	Pf.	1833 Sgr.	Pf.	1834 Sgr.	Pf.	1835 Sgr.	Pf.	1836 Sgr.	Pf.
Coblenz	4	8½	4	8½	5	6	5	6	3		2	6	2	6
Mainz	6	2⅘	6	2⅘	4	6½	4	5	4	5	4	5	5	1
Frankfurt	8	1	8	1	6		6		6		6		6	1
Würzburg	—		—		—		18	3½	18	3½	16	10½	16	10½
Mannheim	—		—		7	2⅘	6	8½	6	8½	6	3	7	
Amsterdam	7	6	7	6	4	7	4	7	4	3	3	9	3	6
Rotterdam	7	6	7	6	3	9	3	9	3	6	3	6	3	1

Nach Köln von	1830 Sgr.	Pf.	1831 Sgr.	Pf.	1832 Sgr.	Pf.	1833 Sgr.	Pf.	1834 Sgr.	Pf.	1835 Sgr.	Pf.	1836 Sgr.	Pf.
Coblenz	2	9½	2	9½	4	3⅘	4	3⅘	2		2		2	
Mainz	4	10½	4	10½	2	6½	2	6½	2	6½	2	6½	3	5
Frankfurt	—		—		4		4		4		4		4	
Würzburg	—		—		—		11	4¼	11	4¼	10	6	10	6
Mannheim	—		—		4	3	3	5	3	5	3	5	4	
Amsterdam	12	3⅘	12	3⅘	9	7	7	11	7	2½	6	3	6	7½
Rotterdam	12	3⅘	12	3⅘	7	5	6	9½	6	2	4	10	5	3

Vgl. auch die Angaben bei Borgius, Mannheim und die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels I 103, wonach die reine Fracht (exklusive Oktroi) Rotterdam—Mannheim vor der Konvention 2 fl. 85 Kr., nachher 1 fl. 60 Cts. (?) gestanden habe.

Digitized by Google

der Handelsstädte, sich mit Differentialtarifen zu unterbieten, sich erst recht betätigt habe: „die Zeit, wo die Gesamtfracht nur eine Summierung der Frachten der Teilstrecken war, ist mit der Rheinschiffahrtsakte abgelaufen; seitdem sucht jede Handelsstadt der andern durch differentielle Begünstigung den Rang abzulaufen". Es ist das Verdienst der Rangfahrten, dem Grundsatz der Staffelung der Fracht auf dem Rheinstrom zum Durchbruch verholfen zu haben. Es ist gleichgültig, ob die Erkenntnis von der Richtigkeit des Prinzips oder ob nicht vielmehr die Eifersucht dies vollbracht hat; genug daß bis auf den heutigen Tag diese Frachtbemessung dem Wasserweg seinen Vorsprung sichert[1].

Die Regierungen selber aber gaben, wie wir jetzt sehen werden, durch ihre Behandlung der Rheinschiffahrtsabgaben das Beispiel und den hauptsächlichsten Anstoß zu diesem Bestreben der einzelnen Plätze, sich in den Preisen zu unterbieten, in den Leistungen zu überbieten.

Neuntes Kapitel.

Die Verkehrspolitik der Rheinuferstaaten von 1831—1848.

Wenn es schien, daß durch die Rheinschiffahrtsakte die Gleichmäßigkeit der Schiffahrtsabgaben und der Behandlung der Stromstrecken hergestellt und verbürgt sei, so konnten doch sogleich die ersten Anordnungen der Rheinuferstaaten zeigen, daß nun erst recht der Konkurrenzkampf mit Begünstigung des Handels im eigenen Lande beginnen werde. Jene allgemeinen Anordnungen traten zunächst wieder hinter der Sonderpolitik an Wirksamkeit zurück. Der Oktroivertrag hatte, wie wir gesehen, die Schiffahrtsabgaben nach den 3 Stromstrecken abgestuft, um den weniger leistungsfähigen Oberrhein zu entlasten, die Wiener Akte hatte hingegen die schematisch gleichmäßige Verteilung nach der Länge der Stromstrecken verfügt, und jetzt kam endlich mit der Rheinschiffahrtsakte dieses Prinzip zur Anwendung. Die Gesamtabgabe von Emmerich bis Straßburg blieb die gleiche (2 Fr. resp. 1 Fr. 33 Cts.), aber für den Oberrhein bildete der neue Verteilungsmaßstab eine erhöhte Belastung, für den Niederrhein eine Erleichterung. Da der Niederrhein so viel stärker befahren wurde, war die Änderung im ganzen mit einer Entlastung des Handels um nicht weniger als 43 % verbunden, Preußens Oktroibetrag ging auch tatsächlich in den nächsten

[1] Dies, wenn auch widerwillige Zugeständnis ist der leitende Gedanke in Ulrichs Werk über Wasserstraßen und Staffeltarife.

Digitized by Google

Jahren von 2 225 540 Fr. auf 1 041 963 Fr. zurück, was allerdings auch noch seine besonderen Ursachen hatte; dagegen steigerte sich selbst bei dem geringen Verkehr der obersten Stromstrecke der Ertrag an der Station Neuburg von 56 771 Fr. auf 106 371 Fr., und ganz enorm würde sich die Einnahme in Mainz gesteigert haben, wenn der gesetzliche Abgabensatz hier wirklich zur Anwendung gekommen wäre. Sie blieb tatsächlich hier dieselbe. Was ein, freilich nur geringer, finanzieller Vorteil für die oberrheinischen Staaten gewesen wäre, erschien ihnen jedoch selber sogleich als ein handelspolitischer Nachteil, während das finanzielle Opfer, das Preußen brachte, fast nur seinem eigenen Handel zu gute kam: der neue Verteilungsmaßstab begünstigte tatsächlich den Handel und die Industrie der entwickelten Gegenden, um die der unentwickelten noch mehr zu erschweren. Was die Zentralkommission gegen diesen Mißstand tun konnte, war wenig: Es wurden einige Waren aus der höheren in die zwei niederen Tarifklassen versetzt, und es wurde die bayrische Erhebungsstelle zeitweilig von Neuburg nach Germersheim verlegt, wodurch die Binnentransporte einer kleinen Rheinstrecke oktroifrei wurden.

Mit ganz anderer Energie setzten die Einzelstaaten mit Begünstigungen und Erleichterungen ein. Gerade in diesen Jahren verschärfte sich ihr verkehrspolitischer Wettkampf, während sich die handelspolitischen Gegensätze allmählich abschwächten und nach der Zolleinigung eine Weile ganz zur Ruhe kamen. Gerade im Zollvereine mußte deshalb jener Tarifkampf doppelt schwer empfunden werden[1].

Die Theorie ist heute fast ohne Ausnahme und mit gutem Recht geneigt, die Abgaben der Binnenschiffahrt als eine Gebühr für die Benutzung der Wasserstraße, die auf Kosten des Staates hergestellt oder verbessert ist, zu betrachten. Daraus ergibt sich von selbst, daß sie ein jeder, der Gebrauch von der Wasserstraße macht, zu entrichten hat, so verschiedenartig auch die

[1] Es ist ein Mangel der sonst so trefflichen Darstellung Schumachers, daß er diese differentielle Behandlung der Rheinzölle nicht beachtet hat; daher hat er sich von dem allmählichen Zerbröckeln der Schiffahrtsabgaben, das die notwendige Voraussetzung ihrer schließlichen Aufhebung war, ein unrichtiges Bild gemacht. Ebenso ist Treitschke dieser wichtige Teil der inneren Geschichte des Zollvereins entgangen, Weber führt in seiner Geschichte des Zollvereins wohl kurz diese Differenzen an, ohne jedoch auf sie näher einzugehen. Dagegen findet sich bei Schanz die Bedeutung der differentiellen Behandlung für die Mainschiffahrt richtig gewürdigt und so hat auch Eckert S. 298 f., mit einem, freilich grade hier recht mageren Material, das ihn die Motive und die Kämpfe im einzelnen nicht verfolgen ließ, das Richtige gesehen. Ich gebe daher im Text eine eingehendere Darstellung dieser, wie mir scheint, wichtigsten Entwicklung.

Digitized by Google

Festsetzung im einzelnen unter Berücksichtigung der Verschiedenheit des vom Staat geleisteten Dienstes und der Leistungsfähigkeit der Schiffe wie der Waren, ausfallen mag. Mit diesem Prinzip hat aber der preußische Staat tatsächlich schon vor dem Erlaß der Rheinschiffahrtsakte gebrochen, als er im Jahre 1827 allen Binnenverkehr und alle Ausfuhr vom Oktroi frei ließ. Damit war dieser tatsächlich nur noch zu einer besonderen Form der Transitabgaben gestempelt. Das hat der Finanzminister Alvensleben im Jahre 1839 ausdrücklich ausgesprochen, indem er den Erlaß dieser Abgaben und die weitere Ausdehnung im Jahre 1831 „nur als eine Folge des von Preußen im Jahre 1818 angenommenen Zollsystems überhaupt" bezeichnete, „wonach alle Binnenzölle, mithin auch der Rheinzoll als solcher, wegfallen müßten" [1].

Unmittelbar nach der Ratifizierung der Akte wurde vom Minister Maaßen bestimmt, daß in Zukunft auch alle Waren, die den Transitzoll, sei es auf dem Lande, sei es auf dem Wasserweg, bezahlt hätten und in Freihäfen niedergelegt seien, bei der Ausfuhr auf dem Rhein vom Oktroi befreit sein sollten. Der wohlwollende Provinzialsteuerdirektor v. Schütz fügte auf den Wunsch der Kölner Handelskammer noch weitere Erleichterungen hinzu: er verzichtete auf besonderen Verschluß dieser Waren und gestattete gemischte Warenladungen. Auch von diesem Verzicht auf einen sehr beträchtlichen Teil der Schiffahrtsgebühren hat Alvensleben später behauptet, es sei nur eine Konsequenz des Prinzips; denn durch die Entrichtung des Eingangszolles seien jene Waren in den freien Verkehr übergegangen [2]; die Handelskammer irre sich, daß dieser Oktroi-Erlaß die Absicht gehabt, den direkten Transit über den preußischen Rhein hinaus weniger einladend zu machen und als Prämie für den Umschlag in preußischen Häfen zu wirken. Allein der Irrtum lag auf seiten des Ministers, denn es ist ganz sicher, daß diese Maßregel schon 1829 zwischen Motz, Delius und der Handelskammer Köln zur Beförderung des freiwilligen Umschlags zum Ersatz des Stapels, also als differentielle Begünstigung des preußischen Handels ausgemacht worden ist. Deshalb haben in den nächsten Jahren die preußischen Freihäfen für diese Begünstigung wie für ein erworbenes Recht gekämpft. Es ergab sich aus diesem Vorgehen fast von selbst, daß Preußen seine Oktroierhebung auf die beiden Grenzstationen Emmerich und Koblenz beschränkte. Der Vorteil aber bei Versendung über einen preußischen Hafen

[1] Alvensleben an H.-K. Köln. 10. Sept. 1839.

[2] n. b. war das falsch, denn es handelt sich um den Transitzoll, nicht um den Eingangszoll, also auch nicht um den freien Inlandsverkehr.

Digitized by Google

im Vergleich zum direkten Transit machte die enorme Differenz von 7 Sgr. pro Zentner aus[1].

Wenn die oberländischen Rheinuferstaaten überhaupt etwas von der Aufhebung des Kölner Stapels genießen wollten, mußten sie auf dem gleichen Wege mitgehen. Sofort alarmierte Mainz, das, wie wir sahen, jetzt in bittere Feindschaft mit Köln geriet und ein unerquickliches Gezänk entspann sich zwischen den beiden Handelskammern[2]. Aber erst nach 4 Jahren konnte es Mainz bei seinen hessischen Ständen durchsetzen, daß sie 25 000 fl. zur Rückvergütung des preußischen Rheinzolls für diejenigen überseeischen Waren, die bei hessischen Zollämtern in den freien Verkehr traten, bewilligten. Nicht kräftiger setzten einstweilen Baden und Bayern ein, da es für sie anfangs mehr galt, einander zu überbieten als sich gegen Preußen zu wehren. Um Ludwigshafen zu heben, erließ Bayern von allen Waren, die die badische Seite nicht berührten, den Rheinzoll; auf Mannheims Bitten erließ darauf Baden $^2/_5$ des Rheinzolls für Waren, die in badischen Lagerhäusern zum Transit nach dem bayrisch-württembergischen Zollverein lagerten, und außerdem seinen eigenen Neckarschiffern $^2/_3$ des Neckarzolles. Darauf führte Bayern einen Zollzuschlag für alle über Mannhein kommenden Güter ein und gewährte gleiche Nachlässe; württembergische Neckarschiffer bekamen sogar völligen Erlaß ihres heimischen Neckarzolles. Sofort antwortete Baden mit einer weiteren Erleichterung. Aber erst nach langen Klagen ihrer Kaufleute entschlossen sich die Regierungen im Jahre 1836 zu einer Rückerstattung der preußischen Wasserzölle.

Da war es nun von größter Bedeutung gewesen, daß beim Abschluß des Zollvereins gerade für die wichtigsten Waren diese ungleichmäßige Behandlung durch eine partikularistische Verkehrspolitik vorbehalten und sanktioniert wurde, wie ja der hessische Vertrag hierzu schon das Vorbild geliefert hatte. Wohl versprachen sich die Staaten in dem allgemeinen Vertrage (Art. 15), unverzüglich in Unterhandlung zu treten, um zu einer Vereinbarung zu gelangen, infolge deren die Ein-, Aus- und Durchfuhr der Erzeugnisse sämtlicher Vereinsländer auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen von den Schiffahrtsabgaben unter Vorbehalt der Rekognitionsgebühr, wo nicht ganz befreit, so doch möglichst erleichtert würden. Aber im Ausführungsgesetz[3] gewährte man sich die Aufhebung der Schiffahrtsgebühr wechselseitig wohl für den ganzen inneren Verkehr, bei der Durchfuhr aber nur für diejenigen Waren, die nicht überseeischen Ursprungs seien. Damit die

[1] Denkschrift L. Camphausens vom 13. Juli 1839.
[2] Köln. H.-K. 16. Dezember 1831 ff.
[3] Preuß. Gesetz-Samml. 1833 S. 141.

Digitized by Google

Rheinstaaten, die außerhalb des Zollvereins blieben, also Nassau und Baden, diesen Vorteil nicht genössen, wurde er auch nur den Schiffen, die unmittelbar aus Zollvereinshäfen kamen, gewährt.

Für die oberrheinischen Staaten, die an ihrem Reichtum von Rohprodukten bisher erstickten, war auch das ein beträchtlicher Vorteil, von dem sich allerdings Nassau und Baden trotz Nebenius' überzeugender Darlegungen eigensinnig einstweilen ausschlossen. L. Camphausen, der als Öl- und Getreidehändler hier noch besonders sachkundig war, begrüßte in einer der Regierung unterbreiteten Denkschrift der Handelskammer[1] die Ausdehnung der Oktroifreiheit auf Landesprodukte des Zollvereins als eine neue Entlastung der Rheinschiffahrt, die die Öffentlichkeit die großartigen Folgen der deutschen Handelseinheit um so lebhafter erkennen lasse, als gerade Preußen dabei ein Opfer gebracht habe. Tatsächlich sei nämlich der Oktroi ein Schutzzoll für die rheinische Landwirtschaft gewesen; um die 14 Pf. per Scheffel, die er betrug, hätten die Preise in Holland höher gestanden. Sie genügten öfters, um die Ausfuhr nach den Niederlanden vom Oberrhein zu verhindern. Freilich sei also mit diesem großen Vorteil für den Oberrhein ein noch größerer für Holland, das gar kein Äquivalent in Aussicht stelle, im Gegenteil zu einer Erhöhung seiner Getreidezölle greife, verbunden; wenn erst noch Baden und Nassau dem Zollverband beigetreten seien, dann empfange es alle Einfuhr frei von Oktroi und sende alle Ausfuhr belastet mit Oktroi und droit fixe; es könne dann die ihm zugewiesene Gunst in eine Rente für den Staatsschatz verwandeln, indem es die Eingangszölle um den Betrag des weggefallenen deutschen Oktroi erhöhe[2].

Camphausen schloß daraus mit Recht, daß jetzt der Zollverein Holland gegenüber noch kräftiger seinen Vorteil wahrnehmen müsse, als es bisher schon Preußen getan hatte. In den zollvereinten Staaten aber rief die Maßregel Preußens Widerspruch hervor. Die höhere Belastung der zum Konsum bestimmten Kolonialwaren hätte man wohl hingenommen; der Transitzoll auf dem Wasserwege, der jetzt der Oktroi nur noch war, traf eben vor allem jene Fabrikmaterialien, auf die die andern Staaten für ihre Industrie nicht verzichten konnten: Baumwolle und Rohzucker.

Als Baden nun im Jahre 1835, nachdem die polternden Kundgebungen seiner Kammern und die Kassandrarufe seines Theoretikers Rau[3] verhallt

[1] 20. Juni 1834 Köln. H.-K.

[2] Borgius, Mannheim I S. 113 f. übersieht diese kurz dauernde Periode eines gesteigerten Getreideexports aus Süddeutschland ganz.

[3] Noch im letzten Augenblick reichte Rau der Regierung eine Denkschrift gegen den Beitritt ein, um sie zu warnen. Karlsruhe St.-A.

Digitized by Google

waren, Nebenius' ruhiger Umsicht und der Notwendigkeit nachgebend seinen Beitritt vorbereitete, suchte es bei dieser Gelegenheit auch die Frage der Schiffahrtsabgaben in einer allgemein gültigen Weise zu lösen[1]. Es verlangte, daß der Rheinzolltarif einfach auf die Nebenflüsse übertragen und daß der volle Oktroi nur von den Transitgütern erhoben würde, von allen anderen aber, sowohl denen, die dem inneren Verkehr angehörten, wie von allen Bezügen der Vereinsstaaten aus dem Ausland und ihrem Export nach diesem gleichmäßig 1/3 des Oktroi. Zugleich verlangte es, daß kein Staat ohne Zustimmung der anderen eine weitere Begünstigung bewillige, da ja mit einer solchen sofort wieder der Kampf um die Differenzialtarife entbrannt wäre. Freilich wünschte es von dieser Regel auch gleich eine Ausnahme für sich selber, um auf seiner Rheinstrecke die Konkurrenz mit dem elsässischen Kanal auszuhalten[2].

Auf diese Bedingungen wollte sich Preußen nicht einlassen. Es wollte ebenso wenig die völlige Zollfreiheit seines inneren Verkehrs opfern, wie die Herabminderung der einträglichsten, nur die Verbündeten treffenden Einnahme von der überseeischen Einfuhr zulassen. Es führte an, daß auf dem Oktroi Renten und die Erhaltung der Ufer ruhten, aber jedenfalls hat die Begünstigung seiner Fabriken dabei mehr mitgesprochen; denn für die Durchführung der Strombauten wäre der badische Vorschlag, der die gesamte Schiffahrt zu den Beiträgen zuzog, rationeller gewesen. Baden mußte unter denselben Bedingungen wie Bayern und Württemberg eintreten. Wenigstens hat Preußen damals anerkannt, daß der Ertrag der Schiffahrtsabgaben nur diesen Zwecken gewidmet sein sollte[3]. Eben jetzt erließ Preußen eine neue Ordnung der Schiffahrtsabgaben[4]. Sie brachte einige Erleichterungen der Zollerhebung, allerdings auch die Wiedereinführung der bereits aufgehobenen Oktroistellen zwischen Coblenz und Emmerich, doch blieb dem Schiffer erlaubt, seine Gebühren an einer der beiden Eingangsstellen insgesamt zu bezahlen; die Verfügungen über den Oktroi blieben die alten, d. h. er wurde tatsächlich nur noch erhoben von der Durchfuhr überseeischer Waren durch Preußen

[1] Auch hier wird man ebenso den weiten großartigen Blick von Nebenius, wie jene Weichheit, die ihn so oft hinderte, seiner Ansicht Erfolg zu verschaffen, erkennen. Übrigens scheint mir in der Anerkennung dieser Charaktermischung Böhtlingk, der warmherzige Verteidiger von Nebenius, in seiner dankenswerten Abhandlung über ihn mit Treitschke, der der Überschätzung seitens Roscher gar zu temperamentvoll entgegengetreten war, ziemlich übereinzukommen.

[2] Schanz, Mainschiffahrt 108 u. 381. A. 108.

[3] Durch eine Kabinettsordre vom 1. September 1833, wodurch zugleich die Rheinzollerträge aus dem Etat ausgeschieden wurden.

[4] Gesetz-Sammlung 1836. S. 335 f. vom 28. Dezbr. 1836. Vgl. Eckert 300 f.

Digitized by Google

nach den anderen Zollvereinsstaaten und dem Auslande. Eine Erleichterung war die Aufhebung des nach der Schiffsgröße bemessenen Rekognitionsgeldes, aber sie betraf nur die Binnenfahrt innerhalb der preußischen Grenzen, wenn sie auch hier den Schiffern aller Zollvereinsstaaten gewährt wurde; bei jeder Überschreitung dieser Grenzen, also bei jeder Einfuhr von Zollvereinsprodukten, die längst oktroifrei war, blieb die Rekognition bestehen. Also zeigte gerade diese Erleichterung ganz deutlich, daß Preußen gesonnen war, nur eine partikularistische Verkehrspolitik zu treiben.

Der Tarifkrieg war nun unvermeidlich. Sämtliche oberrheinische Staaten ließen nach Vereinbarung jetzt eine Rückvergütung von $^2/_3$ des preußischen Oktroi auf überseeische Waren eintreten[1] und erstatteten seit 1837 sogar den vollen Betrag. Dafür nahmen sie nun auch das preußische System an, überseeische Produkte zum vollem Betrage heranzuziehen, und sie verstanden noch ganz anders als Preußen, es zum Schutz ihrer eigenen Industrie auszunützen; denn sie erklärten auch alle im Zollverein fabrizierten Waren, deren Material dem Ausland entstammte, für überseeisch: so Baumwollengarn, Melis und Kandis, diesen auch dann, wenn Rübenzucker mit westindischem zusammen raffiniert war. Diese Verkehrsbelastung fiel gerade jenen Industrien des Niederrheins, die jetzt am raschesten emporblühten, sehr lästig, und die Kölner Spedition sah sich jene, durch die differentielle Begünstigung eben erlangten Vorteile wieder entgehen, zumal die Zollbehandlung in Mainz und Mannheim billiger und gefälliger war. In diesem letzten Punkte wurde rasch Wandel geschafft, die Verbleiung ganz abgeschafft und die preußischen Schiffer überall veranlaßt, auf ihren Kähnen verschließbare Kammern einzurichten, um die kostspielige Begleitung der Zollbeamten zu ersparen. Die Kölner Handelskammer[2] gab dem Minister zu verstehen: Da sich der Transit auf nichtpreußischen Schiffen wieder höbe, wüchsen in einer dem Staat selber nicht erwünschten Weise die Oktroierträge; man solle sie nur ihrem eigentlichen Zweck entsprechend zur Förderung des Rheinverkehrs verwenden, die anderen Staaten mit ihren Rückprämien gewähren lassen, dagegen für alle ins Zollausland gehenden in preußischen Häfen umgeladenen Waren den Oktroi ganz erlassen. Mißmutig entgegnete aber der Minister Alvensleben: Eine neue Begünstigung werde die Vereinsstaaten nur in der irrigen Meinung bestärken, daß man auch gegen sie bisher bloß darauf ausgegangen sei, den preußischen Rhein-

[1] Eckert 299.

[2] Denkschrift, verfaßt von L. Camphausen 13. Juli 1839 und Antwort Alvenslebens 10. September 1839.

Digitized by Google

handel auf Unkosten des ihrigen zu heben. Er wollte es jetzt nicht mehr Wort haben, daß Preußen Prämienpolitik zu Gunsten seiner Schiffahrt und Industrie getrieben habe.

In der Tat wurden diese Vorwürfe auf den Zollvereinsversammlungen laut, und Preußen wußte nicht recht, was es auf sie erwidern sollte. Ein völliger Verzicht auf die Rheinschiffahrtsabgaben schien nicht angebracht. Die Ausgaben für den Rhein fingen jetzt in allen Uferstaaten an, beträchlicher zu werden, und wenn die beiden Staaten, welche einstweilen die größten Kosten hatten, Baden und Frankreich, sich diese ohne weiteres auf das Konto der Landeskulturverbesserungen schreiben konnten, so war dies bei den übrigen Uferstaaten weit weniger der Fall. Namentlich Hessen und Nassau hätten auf den durch feierliche Verträge ihnen verbürgten Ertrag der Schiffahrtsabgaben auf keinen Fall verzichtet. So blieb denn nur der Weg übrig, wenn man die zollvereinten Staaten befriedigen wollte, die Begünstigung im eigenen Lande aufzuheben und den Rheinzoll für Waren ausländischen Ursprungs auch im freien Verkehr wieder einzuführen, während der gesamte Verkehr innerhalb des Zollvereins nach wie vor freiblieb. Begreiflicherweise wehrten sich die rheinischen Handelskammern, als ihnen im Sommer 1841 diese Absicht kund gegeben wurde[1]. Die Kölner demonstrierten: Die Anordnung eines Zolles im Inlande, welche einzig und ausschließlich bezwecke, dem Auslande die Erhebung eines Zolles möglich zu machen, sei ein merkwürdiger, wohl noch nie dagewesener Fall; diese Gefälligkeit gegen die Nachbarn, denen doch Preußen auf Kosten seiner Landwirtschaft mit der freien Durchfuhr der Landesprodukte ein Geschenk gemacht habe, komme für die Rheinschiffahrt im ganzen auf eine Erhöhung von 7 Sgr. auf den Zentner heraus, und alle Formalitäten träten wieder in volle Kraft. Die früher so häufige, jetzt seit langem verstummte Befürchtung, daß der Landweg, der bisher schon für Eilgüter bisweilen benutzt werde, mit dem Rhein in siegreichen Wettbewerb treten werde, wurde wieder laut. Die Beschwichtigung des Ministers: Nach Lage der Verhandlungen sei die Gleichstellung der preußischen mit den oberrheinischen Häfen gar nicht weiter zu versagen gewesen, war nicht eben geschickt. Als mit Anfang des Jahres 1842 die Erhebung in Gang kam, häuften sich die Beschwerden, deren Annahme der neue Provinzialsteuerdirektor hartnäckig verweigerte, wofür sie die Handelskammer sammelte und von Zeit zu Zeit stoßweise der Regierung überwies. Sie betrafen meist die gehäuften Formalitäten, um derenwillen man sogar von einer kleinen materiellen Erleichterung im Jahre 1843,

[1] Köln. H.-K. 1. Juli 1841 Mitteilung an die H.-K. 1. August Denkschrift derselben. 19. Dezember 1841 Antwort des Ministers.

Digitized by Google

wie das Hauptzollamt selbst zugab, keinen Gebrauch machte. Besonders litt die Zuckerraffinerie, die sich den Bezug des Rohmaterials verteuert sah. Ohne daß man wollte, wirkte die Verkehrsbelastung als Schutzzoll für die Rübenzuckerindustrie, die soeben unter dem Einfluß des holländischen Handelsvertrags von 1837 ihren ersten größeren Aufschwung genommen hatte. Daß die Maßregel im ganzen aber verfehlt war, das zeigte der auffällige Rückgang des Rheinverkehrs in den nächsten Jahren. Er machte ebenso die einzelnen Regierungen wie die Zentralkommission stutzig. Preußen hatte sich gründlich geirrt, wenn es geglaubt hatte, daß nun die oberrheinischen Staaten ihrerseits auch die Rückerstattung des Oktroi wieder aufheben würden. Baden, dem alles daran liegen mußte, Mannheim zu heben, fuhr damit fort und niemand verargte ihm, wie bisher Preußen, daß es im eigenen Hause ein finanzielles Opfer brachte, durch das die Bezugsbedingungen seines Handels und seiner Industrie denen des Niederrheins fast gleichgestellt wurden, und die Frachtdifferenz fast ausgeglichen wurde. Hessen, das die Rückprämie aufgehoben hatte, wurde hierdurch, um Mainz überhaupt noch lebensfähig gegen Mannheim zu halten, gezwungen, sie wenigstens für die wichtigsten ausländischen Fabrikmaterialien wieder einzuführen. Nicht minder war die Rückvergütung für den Mainzer Handel nötig. Mainz hatte, dank der preußischen Oktroifreiheit für Landesprodukte, seit dem Abschluß des Zollvereins großen Getreidehandel nach Holland erworben[1] und in dem neu belebten Weinhandel Frankfurt und Köln stark zurückgedrängt. Es behauptete wohl mit Recht, daß es diese Stellung nur bewahren könne, wenn es billige Rückfracht von englischem Eisen in Rotterdam nehme (6 fl. per Tonne). Die Beurten und die ängstliche höhere Bemessung der Bergfracht, die von diesen unzertrennlich war, hatte man hier glücklich überwunden; die Entziehung der Rückvergütung hätte aber dies alles in Frage gestellt.

So war man denn 11 Jahre nach dem Erlaß der Rheinschiffahrtsakte wieder auf dem Standpunkt angelangt, daß man fast allgemein mit dem Zustand der Gesetzgebung unzufrieden war, trotz aller seitdem erfolgten einzelnen Entlastungen. Gerade weil diese ungleichmäßig ausgefallen waren, fühlten sich die, welche hoch belastet geblieben waren, doppelt gedrückt, und vollends schädigte der Widerruf einer Begünstigung alle die, welche sich in ihrem Wirtschaftsbetriebe darauf eingerichtet hatten. Man wird gut tun, die Berechnungen der Handelskammern, die ja das Interesse hatten, die

[1] Im Jahre 1841 in 130 Schiffen 251 000 Malter. Denkschrift der H.-K. Mainz 26. Februar 1842.

Digitized by Google

Lage möglichst schwarz zu schildern, nicht ohne Einschränkung zu übernehmen; das aber geht doch mit Sicherheit aus ihnen hervor, daß bereits 1844 dank der Bahnverbindung die Fracht von Antwerpen nach Köln um 1/3 billiger war als die von Mannheim, und daß auch ohne Bahn von Köln nach Rotterdam Landweg und Wasserweg pro Zentner nur noch um 2 Pf. (18 Sgr. gegen 17 Sgr. 10 Pf.) abwichen. Es entfielen aber von den 1 Frc. 62 Cts. Gesamtfracht Rotterdam—Köln auf die reine Fracht nur 46 Cts., auf die Versicherung 7 1/2 Cts., das Übrige machten die Schiffahrtsgebühren aus; und auch von Köln nach Mannheim machte die Fracht nur 80 Cts., die Schiffahrtsabgaben 1 Frc. 43 Cts aus. Der Zustand, daß die Gebühren weitaus die Frachten überwogen, war aber unnatürlich, mochte er auch zunächst durch die Konkurrenz der Schiffer veranlaßt sein. „Es würde schon längst ein regelmäßiger Relaisdienst nach Mannheim eingerichtet sein, wenn nicht die Unnatürlichkeit der Belastung des Rheines zu augenfällig wäre, als daß man ihm irgend Dauer versprechen könnte." Gewiß waren es nur die im allgemeinen hochwertigen Waren des Auslandes, die solcher Gestalt vom Rheine, auf dem sie bisher gegangen waren, abgedrängt wurden; aber man tröstete sich noch nicht mit der Theorie, daß dem Wasserweg nur die geringwertigen Massenwaren zukämen.

Unter diesen Umständen, die sich, wie wir noch sehen werden, mit der wachsenden Konkurrenz der Eisenbahnen fortwährend verschärften, fing nun auch die Zentralkommission an, sich mit der Frage der Ermäßigung oder auch der Abschaffung der Schiffahrtsabgaben zu beschäftigen[1]. Die Niederlande, die von der preußischen Maßregel ebenfalls hart betroffen wurden, sprachen zuerst am 9. September 1842 den Wunsch nach völliger Aufhebung der Rheinzölle aus — das gehörte freilich in die Kategorie der frommen Wünsche. Im nächsten Jahre (12. September 1843) stellte alsdann Baden den Antrag auf eine allgemein bedeutende Ermäßigung. Das hätte wenigstens eine Untersuchung zur Folge, bei der sich die schon besprochenen Ergebnisse herausstellten, daß die Landfracht für mehrere Güter geringer als die Wasserfracht und der Oktroi fast durchweg höher als die Fracht sei[2]. Ein erneuter Antrag, den die Niederlande mit Unterstützung Frankreichs am 3. und 10. September 1844 auf völlige Aufhebung ein-

[1] Die Berichte der Zentralkommission, die fast nur von vollendeten Tatsachen reden, schweigen von diesen Anträgen und Verhandlungen, ohne die doch die Beschlüsse des Jahres 1848 und schließlich auch die endgültige Aufhebung unvorbereitet erscheinen würden.

[2] Denkschrift des Oberinspektors der Rheinschiffahrt 14. Juli 1844.

Digitized by Google

brachten, war wie der erste mehr darauf berechnet, Stimmung zu machen als einen Erfolg zu erzielen. Es konnte einigermaßen verdächtig erscheinen, daß gerade die beiden ausländischen Staaten jetzt so warm für die Freiheit des Rheines eintraten: Frankreich sah sich ausgeschlossen von den Verkehrsvorteilen, die sich die Zollvereinsstaaten unter einander gewährten, Holland aber änderte allmählich seine Politik, um gegenüber der deutschen Schleppfahrt in der Rheinschiffahrt wieder die Oberhand zu bekommen, jede weitere Entlastung mußte zunächst seiner Reederei zu gute kommen. Frankreich stellte daher auch bald darauf (November 1844) einen ernsthaft gemeinten Antrag, den Oktroi von der Lauter bis Koblenz insbesondere für Öl, Kohle, Karden zu ermäßigen: Früher hätten seine Waren von Marseille und Avignon den Weg durch den Rhein-Rhonekanal eingeschlagen, jetzt gingen sie über Rotterdam; für seinen Handel sei die Frage, ob Fluß- ob Seeweg, zwar gleichgültig, aber es wünsche doch, Straßburg und dem Rhein seine natürlichen Vorteile zu bewahren. Allein sogar die Handelskammer Köln widerriet, hierauf einzugehen: So wünschenswert es sei, auf solche Weise der Rheinschiffahrt mehr Talfracht zu verschaffen, so sicher sei es doch, daß Nassau, Hessen, Bayern nicht zu einer Ermäßigung auf ihrer Strecke einwilligen würden, wenn nicht Preußen auf der seinigen ein Gleiches tue; auch dieser Vorschlag diene nur dazu, die Notwendigkeit einer allgemeinen Vereinbarung zu erweisen; die Verwendung von Zeit und Arbeitskräften auf einzelne Punkte sei nur für schädlich zu halten.

So standen die Dinge fast wieder auf dem Punkte wie vor Abschluß der Rheinschiffahrtsakte: Preußen hielt in der Tat, wie aus seinen Gegenerklärungen hervorging, an den Schiffahrtsabgaben einstweilen fest, weil sie in seiner Hand ein vortreffliches Kompensationsobjekt waren, um von den Niederlanden noch allerlei andere Zugeständnisse zu erlangen: z. B. die feste Abgabe, die an Stelle der Durchgangsgebühr getreten war, die Regulierung des Lotsenwesens in seinem Sinne, Entrepots in Rotterdam, Befreiung der Seeschiffe des Zollvereins, die den Rhein befahren, von der Patentsteuer als Rheinschiffe, vor allem aber Freigebung des Handels mit den holländischen Kolonien. Es war wirklich etwas viel auf einmal, und eine vollständige Änderung seines einträglichen Kolonialsystems waren Holland denn doch die Rheinzölle nicht wert. Wie ungleich dem energischen Kampfe von 1815 bis 1831 war aber jetzt Preußens Verhalten! Ganz und gar nicht wußte diese in sich selber unsichere und oft zwiespältige Regierung Friedrich Wilhelms IV. die Öffentlichkeit in ihr Interesse zu ziehen. Achselzuckend begnügten sich die Kaufleute der Rheinlande mit dem schlechten Trost, daß es so nicht

Digitized by Google

lange weitergehen werde oder meinten, wie Hansemann: die Zeit für einen Vertrag mit Holland werde nicht eher kommen, als bis wirklich eine deutsche Politik der Interessen und der deutschen Ehre und Macht allgemein begriffen werde und herrsche; daran sei aber nicht eher zu denken, als bis der König selber die Überzeugung von der Mangelhaftigkeit der ganzen Staatsorganisation erlangt und demgemäß einen großen Entschluß gefaßt habe. Nicht mit Unrecht konnte Holland auf die allgemeinen Sympathien verweisen, die sein Antrag in allen Handelsstädten finde; und wieder wußte es schließlich die oberrheinischen Staaten für sich zu gewinnen: im August 1847 schlossen sich auch Baden, Hessen und Nassau seinem Antrag an; nur Bayern stand zu Preußen. Die Stimmung war reif, um auch auf diesem Gebiete eine plötzliche radikale Lösung zu erwarten und zu suchen.

Zu einer wirklichen Besserung war man bei dieser Sachlage nicht gekommen. Als im Jahre 1845 der „definitive Tarif" als Supplement zur Rheinschiffahrtsakte publiziert wurde, brachte er keine Herabsetzung des Zolles im Ganzen, sondern nur kleine Abänderungen für einzelne Strecken, und wenn eine größere Anzahl von Artikeln in den geringeren Tarifklassen erschienen oder ganz freigelassen wurden, so beruhte auch das vorwiegend auf einer genaueren formellen Klassifikation. Niemand legte auf diese Revision besondern Wert.

Dagegen gelang es, in diesem Zeitabschnitt wenigstens auf den Nebenflüssen, soweit sie mehreren Staaten gehörten, zu einer Regulierung und Verbesserung der Wasserzölle zu gelangen[1]. Der Zollvereinsvertrag hatte für sie nichts ausgemacht, sondern nur Verhandlungen in Aussicht gestellt, um zu einer Vereinbarung über Erleichterung, wenn nicht völligen Erlaß der Schiffahrtsabgaben unter Vorbehalt der Rekognitionsgebühren zu gelangen. Daß auf allen Flüssen die Schiffe der Vereinsstaaten gleich behandelt würden, war festgesetzt worden. An Umständlichkeit und Kleinlichkeit, an zäher Verteidigung der partikularen Finanz- und Wirtschaftsinteressen übertrafen diese wechselreichen Unterhandlungen noch bei weitem die über den Hauptstrom. Die kleinen Staaten am Unterlauf des Mains, Kurhessen, Hessen-Darmstadt, Nassau, weniger Frankfurt, sahen es als ihr gutes Recht an, von dem bayerischen Durchgangshandel möglichst hohe Gebühren zu ziehen; daß Bayern auf dem ganzen Oberlauf im wohlverstandenen eigenen Interesse keine Zölle erhob, konnte ihnen gleichgültig sein. Dasselbe Verhältnis wiederholte sich auf dem Neckar zwischen Baden und Württemberg. Für Bayern wieder war die Hauptsache, den Transit auf der Mainstraße

[1] Eine ausführliche Darstellung gibt Schanz, Mainschiffahrt S. 106—138.

Digitized by Google

festzuhalten und die plötzlich entwickelte Übermacht Mannheims und der Neckarstraße abzuwehren. Daher ist die Geschichte der Mainzölle wesentlich die eines Kampfes zwischen Neckar und Main. Auf dem Neckar kamen die Uferstaaten zugleich mit dem Beitritt Badens zum Zollverein, am 15. August 1833, zu einer Vereinbarung, durch die im wesentlichen das auf dem Rhein bestehende Gebührensystem auf ihn übertragen wurde. Damit hatte der Neckar einen Vorsprung bekommen; kleine Nachlässe und Verbesserungen am Main in den nächsten Jahren glichen doch diesen Unterschied nicht aus. Bedeutsam aber war es, daß aus diesem Grunde Bayern im Jahre 1839 die Chausseegelder zuerst von den Hafenplätzen des Mains nach Regensburg, dann im folgenden Jahre überhaupt aufhob[1]. Diese Chaussee durch Thüringen an den Obermain drohte ebenfalls dem Transit auf der Wasserstraße Abbruch zu tun. Rückvergütungen und Zollnachlässe wurden hier noch viel mehr nötig als auf dem Rhein, um gegen diese verschiedenen Konkurrenzwege aufzukommen. Auch mit diesen aber suchten die Staaten am untern Main die Spedition an ihre Plätze zu ziehen. Schließlich gelang es Bayern in den Jahren 1845 und 1846 doch, mit den einzelnen Staaten zu Verträgen zu kommen, wodurch das Mainzollsystem wenigstens dem des Rheines ähnlich gestaltet wurde. Die Vollendung des Donau—Mainkanals, der sich in der nächsten Zeit sehr vorteilhaft erwies, wenn er sich auch auf die Dauer als große Transitstraße nicht bewähren konnte, hatte das Interesse aller Uferstaaten an einer Hebung des Mainverkehrs wieder erweckt, die bei dem bisherigen Zustand unmöglich gewesen wäre. Dem Handel freilich taten diese Ermäßigungen noch nicht genug, und die Einführung des Rekognitionsgeldes, das von der Schiffahrt überall hart empfunden wurde, weil es ohne Rücksicht auf die Ladung und selbst von leeren Schiffen erhoben wurde, verstimmte sogar. Auch hier war die Ermäßigung nur die Einleitung zur Abschaffung.

[1] Schumacher führt die Ansicht durch, daß die Aufhebung der Chausseegelder ein Sieg des volkswirtschaftlichen Prinzips, die Kosten der Straßen ohne Entgelt auf das Budget zu übernehmen, gewesen sei, und deshalb berechtigt, weil der Nutzen der Landstraßen ein ganz allgemeiner sei und jedem Mitglied des Staates zu gute komme. Das ist für die Beurteilung der gegenwärtigen Stellung der Landstraßen und auch für die Gründe der Aufhebung des Chausseegeldes in dem Staate, der zuletzt dazu griff, Preußen, richtig. Historisch ist es doch anders zugegangen. Erst Frankreich, dann Baden, hierauf Bayern haben diese Aufhebung ganz und gar im Interesse des Transithandels, also recht eigentlich als Begünstigung des Großkaufmanns unternommen. Es haben also die gleichen Gründe wie bei der Einschränkung und schließlichen Aufhebung der Schiffahrtsabgaben dabei mitgesprochen.

Digitized by Google

Mehr Aufsehen in der Öffentlichkeit erregte in diesen Jahren ein anderes Stück kleinstaatlichen Haders. Nassau hatte wie immer so auch beim Zustandekommen des Zollvereins sich ausgeschlossen; es war in einen regelrechten Zollkrieg mit dem Zollverein eingetreten; auf seiner nur gar zu langen Stromstrecke blühte der Schmuggel, Zollwächter und Schmuggler lieferten sich beinahe Gefechte zwischen den Auen und auf den Schlingwassern zwischen Biebrich und Rüdesheim. Da Nassau an seiner Oktroistelle in Caub nach wie vor ohne jede Erleichterung die ihm zustehenden Wasserzölle erhob, wurde es nun auch von den anderen Staaten grundsätzlich von jedem Vorteil, den sie sich unter einander zubilligten, ausgeschlossen. Selbst Mineralwasser und Westerwälder Geschirr mußten vollen Oktroi bei der Durchfuhr zahlen, von Koblenz bis Mainz wurden seit 1835 jedem Schiffe wieder 2 Zollbegleiter mitgegeben, Schiffe, die Güter des freien Verkehrs führten, durften an der nassauischen Seite nicht anlegen, auch nicht mit Nachen landen und mußten bei Nacht erleuchtet werden[1]; besondere Revisionen waren vorbehalten. So lästig das alles für den Handel war, sahen doch die Kaufleute ohne Ausnahme ein, daß man auf eine andere Weise den widerspenstigen Kleinstaat gar nicht zur Vernunft bringen könne. Nach dem Eintritt Nassaus in den Zollverein wurden dann alle Begünstigungen sofort auf dasselbe ausgedehnt.

Die alte Eifersucht zwischen Hessen-Darmstadt und Nassau blieb aber auch jetzt bestehen. Sie wuchs aufs äußerste, als Nassau seinen Hafen in Biebrich auf Kosten von Mainz zu heben und das Fahrwasser auf seine Seite zu lenken suchte. Das führte zu jenem plötzlichen Handstreich, mit dem der energische, aber unter Umständen recht gewalttätige du Thil unter eifrigster Teilnahme der Mainzer das Biebricher Fahrwasser plötzlich durch Entladung von ungeheuren Steinmassen unbrauchbar zu machen suchte. Dieser Überfall im Frieden war zwar ein köstlicher Stoff für die Öffentlichkeit, und machte der Diplomatie einige Sorgen, bis alles wieder auf den alten Fuß gesetzt war; einen nennenswerten Einfluß auf den Gang der Rheinschiffahrtspolitik hat er nicht gehabt[2].

Ganz anders bedeutsam, ja geradezu maßgebend für die Schicksale der Rheinschiffahrt war das Verhältnis der niederländischen Regierung zu Preußen und zum Zollverein. Wie die holländischen Handelskammern und Schifferschaften, so suchte auch der Staat noch geraume Zeit nach Abschluß der Rheinschiffahrtsakte die Zugeständnisse, die in ihr enthalten waren, durch

[1] Verordnung vom 11. Juni 1835.

[2] Alles Nähere in der prächtigen Schilderung bei Treitschke D. G. V.

Digitized by Google

die Art der Ausführung illusorisch zu machen; wie jene aber sah er allmählich ein, daß sein Vorteil vielmehr in der energischen Benutzung der neuen Verhältnisse lag — eine Einsicht, der freilich erst die Notlage zum Durchbruch verhalf, als es mit der Konkurrenz Belgiens Ernst wurde. In den ersten Jahren häuften sich die Klagen: die Freihäfen, die Holland laut der Akte für die Durchfuhr hatte einrichten müssen, waren klein und unbequem; nur Waren, die zu sofortiger Durchfuhr deklariert waren, wurden in ihnen und auch nur auf kurze Zeit zugelassen. Gemischte Ladungen und nachträgliche Designation des Bestimmungsortes, eine Zollstundung — Maßregeln, in denen sich die deutschen Freihäfen aus dem guten Grunde ihrer Konkurrenz untereinander überboten — waren hier ausgeschlossen. Die niederländischen Zollbeamten befleißigten sich in Übereinstimmung mit der Volksstimmung gegen die Rheinländer, formelle Schwierigkeiten zu machen; sie hatten es in der Hand, ein überseeisches Exportgeschäft durch Verzögerung zu vereiteln; denn noch ging damals am 21. Dezember das letzte Schiff von Rotterdam nach Amerika. Waren, die bis dahin nicht den Anschluß erreicht hatten, mußten bis zum Frühjahr liegen bleiben. Die Handelskammern genossen bei ihren Bestrebungen, Köln lahmzulegen, Sympathie und Unterstützung der Behörden[1]. An eine Oktroiermäßigung wie die der deutschen Rheinuferstaaten dachte Holland nicht, verfuhr aber im übrigen bei der Erhebung ganz gleichmäßig gegen In- und Ausländer[2].

Dagegen suchte die Regierung die einheimische Flagge gerade in dem Handelszweige zu begünstigen, der jetzt plötzlich für Holland wie für den Niederrhein von maßgebender Bedeutung wurde. Hatten die Niederlande bisher durch einen Eingangszoll auf Kohlen von 7 fl. auf die Tonne die Lütticher Kohle und ihre Verschiffung auf der Maas begünstigt, so schlossen sie sie nun im Kriegszustand mit Belgien geradezu aus. Für den Ruhrkohlenbergbau bedeutete das eine ungeahnt günstige Konjunktur, die er sofort ausnützte. Große Neuanlagen — natürlich hieß es bald: über Bedürfnis — entstanden, der Tiefbau wurde allgemeiner, die Produktion verdoppelte sich fast mit einem Schlage[3], bei der Erniedrigung der Kohlenpreise steigerte

[1] Das Urteil des Direktors der Maatschaapij Vollenhoven 25. November 1831. Les entraves déraisonnables que le gouvernement hollandais fait partout pour contrarier la libre navigation du Rhin vous seront connus spiegelt die Stimmung der Verständigen wieder.

[2] Dies konstatierte 15. November 1836 die H.-K. Köln, die Eichhorn um Auskunft hierüber ersucht hatte.

[3] Auf der Ruhr gingen 1829 4 007 384 Ztr., 1832 8 392 112 Ztr., 1838 10 200 914 Ztr. Henz, der Ruhrstrom 1840.

Digitized by Google

sich auch der Absatz am Oberrhein; „es hat immer mehr an Kohlen als am Absatz gefehlt" konnte der Wasserbauinspektor Henz im Jahre 1840 bemerken, als er konstatierte, daß die Ruhrschiffahrt jetzt an der Grenze ihrer Leistungen angelangt sei. Die niederländische Regierung suchte sofort ihren Schiffern diese vermehrte Kohleneinfuhr zu sichern, indem sie nur für Kohleneinfuhr unter nationaler Flagge den Eingangszoll erließ.

Die Ansichten über den Erfolg dieser Maßregel waren auch in Deutschland verschieden. Die deutschen Rheinschiffer und die Mehrzahl der rheinischen Handelskammern klagten laut und fragten mit Recht, wie viele holländische Schiffer denn überhaupt noch auf den deutschen Rhein kommen könnten, wenn der Zollverein nach den gleichen Grundsätzen wie Holland verfahren wollte Camphausen riet in einer geistreichen Denkschrift[1] dem preußischen Staat in der Tat zu einer solchen Politik: „Der Zollverein habe jetzt die Möglichkeit, indem auch er das Prinzip der Begünstigung der eigenen Flagge in Anwendung bringe, der holländischen Schiffahrt bei Emmerich ein Ziel zu setzen. Nicht tun solle man das, aber damit drohen, damit die niederländische Regierung erfahre, daß ihre Stellung zu Deutschland wesentlich geändert sei". Ein kühlerer Rechner, der Präsident der Kölner Handelskammer, Schnitzler, warnte dagegen vor diesem energischen Vorgehen. Er fand, daß sich Preußen bei diesem Zwist recht gut stehe. Denn England hatte zwar bei jener sich neu eröffnenden Aussicht seinen unsinnigen Kohlenausfuhrzoll, der fast so hoch wie der Wert der Kohle war, sehr ermäßigt, aber nur für englische Schiffe, während die Niederlande eben deshalb die Alleinbegünstigung ihrer Flagge festhielten. So wirkte denn die holländische Maßregel in Wirklichkeit als eine Prämie für die Ruhrkohle, und Schnitzler meinte sachkundig: „An der Ruhr wünscht man nichts Besseres, als daß wir uns nicht darum bekümmern. Eine Beschwerde werde sachlich der Bitte gleich sein, die preußische Kohlenproduktion mit 250 000 fl. zu besteuern." In der Tat bedurfte der Ruhrkohlenbergbau noch eine solche Prämie, denn er hatte Mühe, sich sonst gegen die englische Konkurrenz zu halten: In England kostete in Newcastle die Tonne Kohle 2 Taler (Gruß 1 Taler), die Fracht bis Rotterdam 3 Taler, die Ruhrkohle kam bis Ruhrort die Tonne 4 Taler, die Fracht bis Rotterdam 2 Taler zu stehen. Aus diesem Mißverhältnis nahm die Kölner Handelskammer, die jetzt eher noch mehr als früher die Vorkämpferin für die Gesamtinteressen des Rheinlandes war, Anlaß, die Erschwerung des Bergbaus durch die hohen Domanialzehnten, die schlechte Schiffbarkeit der Ruhr und den Mangel von Eisenbahnen anzuklagen.

[1] 20. Juni 1834 verfaßt für die H.-K. Köln.

Digitized by Google

Das alles war erträglich gewesen, solange es sich um einen kleinen Lokalabsatz handelte; jetzt wo der Handel dem Bergbau neue Bahnen wies, mußte er die Fesseln des ängstlichen, fiskalischen Direktionssystems zu sprengen suchen. Auch der preußische Schiffbau litt bei der holländischen Maßregel keine Einbuße. Schnitzler konstatierte, daß sämtliche Schiffe, die das Recht der freien Kohleneinfuhr genössen, in Preußen gebaut seien, sie müßten nur eben einen holländischen Namen tragen. Noch hatten auf geraume Zeit die preußischen Werften, da sie den Bezugsquellen ihres Materials näher lagen, einen Vorsprung, bis bekanntlich die absichtliche Verteuerung des Materials im Inland den Schiffbau fast ganz nach Holland gedrängt hat.

In zwei Punkten waren Camphausen und Schnitzler durchaus einig: sie beklagten, daß die Unfreiheit des Kölner Beurtenwesens den Handel verhindere, von dem leeren Raum der zurückfahrenden Schiffe Gebrauch zu machen[1], und sie erklärten Hollands Politik, seinen Konsumenten die Kohle und seinem Handel die Schiffsfrachten zu verteuern, in seinem eigenen Interesse für falsch. „Bis jetzt haben Regierung, Handel, Schiffahrt dort immer dasselbe Ziel verfolgt: der Konkurrenz sich nach Möglichkeit zu erwehren, aber wenn der holländische Handel die geänderten Verhältnisse richtig beurteilt, so wird er erkennen, daß seine Existenz umsomehr bedroht ist, je größer die Hindernisse sind, welche er der billigsten Beförderung der Güter nach Deutschland entgegenstellt" schloß Camphausen seine Denkschrift.

Einstweilen aber fuhr Holland in seiner alten Politik fort und betrachtete Deutschland, wie Hansemann sagte, als seine melkende Kuh. Nur flüchtig war 1834 der Gedanke eines Anschlusses an den Zollverein berührt worden, die Amsterdamer Handelskammer hatte sich sofort gegen ihn erklärt[2]. Als der Zollverein die Oktroifreiheit der deutschen Produkte mit sich brachte, antwortete Holland 1835 auf dieses Geschenk, das doch in erster Linie seiner Getreideversorgung und seinem Getreidehandel zu gute kam, mit einem Zoll auf Getreide, der wohl weniger als Schutzzoll gemeint war, da man ihn ganz auf die Einfuhrländer abzuwälzen gedacht, als eine bequeme Revenue auf Kosten anderer[3]. Jetzt griff Preußen zu jenem Mittel, das Camphausen im Jahre zuvor vorgeschlagen hatte. Zuerst wurde zwar nur eine Begünstigung der holländischen Schiffe in den Ostseehäfen aufgehoben; als Holland aber darauf Retorsion gegen preußische Schiffe eintreten

[1] Siehe das vorige Kapitel.
[2] Zimmermann, Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik S. 156 f.
[3] Zimmermann ist wohl mit Unrecht der entgegengesetzten Meinung.

Digitized by Google

ließ, schloß Preußen 1836 die holländische Flagge außer bei der Kohlenschiffahrt vom Erlaß der Rheinschiffahrtsabgabe bei Ein- und Ausfuhr aus. „Diese Maßregel" — so rühmte einige Jahre später die Kölner Handelskammer, — „hatte den seltenen Erfolg, den Nachbarstaat empfindlich zu treffen, ohne auf die eigenen Untertanen schädlich zurückzuwirken." [1] Holland zahlte sofort den eigenen Schiffen die entzogene Prämie und knüpfte in Berlin Unterhandlungen an. Man stellte die Verhandlungen über einen Handelsvertrag zurück, schon weil Preußen nicht ohne Zustimmung der Vereinsstaaten vorgehen wollte, wozu es doch nach der Verfassung des Zollvereins das Recht hatte, und schloß einstweilen am 3. Juni 1837 einen Schiffahrtsvertrag. Preußen gab damit schon von vornherein seine beste Waffe für den nachfolgenden Handelsvertrag aus den Händen. Wohl erhielt es einige Vorteile: die beiden Staaten garantierten sich bei direkter Fahrt völlige Gegenseitigkeit und Gleichheit auf der See wie auf den Flüssen, und Preußen erhielt außerdem das Recht der Küstenschiffahrt, dagegen verzichtete es stillschweigend auf die Ausübung der Rheinseeschiffahrt, den Gegenstand so vieler Kämpfe, indem bestimmt wurde, daß die Nationalität bei den Rheinschiffern durch ihr Patent, bei den Seeschiffern durch Seebriefe erwiesen werden müsse, und indem Holland den Erlaß seiner Binnenschiffahrtsabgabe davon abhängig machte, daß die Waren in einem holländischen Hafen auf preußische Schiffe geladen würden. Immerhin war es für die Rheinschiffahrt ein großer Vorteil, wenn Preußen jetzt Holland in die Oktroibegünstigung, die die Zollvereinsstaaten genossen, aufnahm und Holland dafür für die Bergfahrt den halben, für die Talfahrt, also den deutschen Export, den ganzen Oktroi erließ. Vom droit fixe, dem Entgelt für die Transitzölle wurde dagegen geschwiegen; es blieb bestehen. Der Zollvertrag vom 21. Januar 1839 brachte die Ausdehnung dieses Schiffahrtsvertrages auch auf die Zollvereinsstaaten und einen vorläufigen Handelsvertrag [2].

---

[1] Denkschrift 20. Juni 1840, verfaßt von Camphausen. Nach dieser, wie mir scheint, wohlbegründeten Auffassung lagen also die Verhältnisse für Preußen bei Abschluß des Handelsvertrags günstiger, als es in Zimmermanns Darstellung den Anschein hat. Ich kann in diesem Zusammenhang die Geschichte des Zustandekommens und der Aufhebung des holländischen Handelsvertrags nicht genau verfolgen. Die Unzulänglichkeit der Darstellung Zimmermanns, der hier wie stets nur Aktenauszüge der preußischen Ministerien gibt — gewiß auch schon eine dankenswerte Arbeit, die nur noch keine Geschichte der deutschen Handelspolitik ist — würde sich dabei auf Schritt und Tritt herausstellen.

[2] Zimmermanns Darstellung, daß man sonderbarer Weise keinen der Nachteile vorhergesehen und daß auch im Publikum keine sorgfältige Prüfung der Anträge

Digitized by Google

Ein ungünstiges Gestirn hat über diesem ersten der Verträge des Zollvereins gewaltet. Die Kölner Handelskammer, die sich schon im voraus gegen die Bedingungen Hollands erklärt hatte, schickte sofort ihren Vorsitzenden nach Berlin; seine sachkundigen Vorstellungen, denen sich der Minister Alvensleben auf die Dauer vergebens zu verschließen suchte, haben die Kündigung vor allem veranlaßt. Spielte nun auch dabei das industrielle Interesse, da sich die blühende Zuckerraffinerie Kölns bedroht sah, die Hauptrolle, so waren doch auch die Beschwerden über den Schiffahrtsvertrag von Bedeutung. Immer wieder kam die Handelskammer in den meist von Camphausen verfaßten Denkschriften darauf zurück: Eine Regelung der Verhältnisse mit Holland sei erst wünschenswert und möglich, wenn die belgische Zwistigkeit ausgeglichen sei; sobald die rheinische Bahn beendet und durch sie der wichtigste Seehafen dem Rheine wieder erschlossen, ihm seine „eiserne Mündung" gegeben sei, könne man erst einen Nachbarn gegen den andern ausspielen und von beiden die günstigsten Bedingungen erlangen. Die Oktroierleichterung, wie sie der Schiffahrtsvertrag brachte, war dem rheinischen Handel wohl willkommen, allein sie war doch zu ungleich: denn Holland erließ abwärts nur 19 Cts., aufwärts 14 Cts. pro Zentner, während Preußen bei der Durchfuhr 57 Cts. und schon bis Köln 55 und 36 Cts. erließ und die oberrheinischen Staaten den ganzen preußischen Oktroi von 86 Cts. pro Zentner erstatteten. Weder der Getreidehandel noch der Weinhandel, die für die Talfahrt so wichtig waren, hatten eine wirkliche Erleichterung im Handelsvertrag gefunden, die versprochenen Entrepots für die nach dem Rhein bestimmten Waren fehlten noch immer, und was wichtiger war als alles andere: eine direkte Schiffahrt nach Belgien war nach wie vor gesperrt und der freien Durchfahrt waren noch mehr Hindernisse erwachsen als vorher, während die neuen Beziehungen der Rheinlande zur Nord- und Ostsee sie immer nötiger machten. Holland aber hatte bisher nur eins erlaubt: die Patenterteilung für seefahrende Schiffe am deutschen Rhein mit Ausschluß der an der Ostsee erbauten. Die Handelskammer Köln kam auf ihre alte Forderung zurück, die Durchfuhr den Schiffen aller Nationen

vorgenommen worden sei, ist nicht haltbar. Die Kölner H.-K. hat es an den eifrigsten und aufs beste begründeten Warnungen nicht fehlen lassen, Kommissare der Regierung haben mit ihr eigene Sitzungen abgehalten, um ihre Einwände zu besprechen; aber offenbar traute man den Einwänden der Interessenten nicht; man hatte das Gefühl, daß man sich vor 1831 zu sehr von ihnen gegen Holland habe einnehmen lassen. Das ganz persönliche verwandtschaftliche Wohlwollen Friedrich Wilhelms III. gegen die Oranier hat, wie Treitschke ausführt, wohl den Hauptanteil. Es war schließlich nur ein Fehler, der sich rasch wieder gut machen ließ.

Digitized by Google

zu erlauben, wenn sie auch jetzt weniger sanguinisch als früher meinte: es würde ein mäßiger direkter Verkehr mit den benachbarten Küsten entstehen, nicht die Seeschiffahrt im großen und die Beteiligung des Rheines am Welthandel.

Man hatte soeben wieder in diesem Punkte eine üble Erfahrung machen müssen. Zwei Segelschiffe, die gleich nach Abschluß des Vertrages der Kölnische Schiffahrtsverein zur Fahrt nach London und der ‚Ostsee ausrüstete, mußten diese Absicht aufgeben, da die holländische Regierung das Schleppen verweigerte. Im Herbst 1837 hatte sodann Harkort, der immer gern, oft auch vorschnell mit der Tat eintrat, wo die andern debattierten, den ersten Rheinseedampfer, der zugleich als Schonerbrigg aufgetakelt war, nach Köln geführt, und war nach eingenommener Ladung am 1. Oktober nach England gefahren. Trotz harter Fahrt hatte das Schiff „Der Rhein" die Probe gut bestanden, an Festbanketten und Reden in Köln und London fehlte es nicht, aber bei der Rückkehr machten die Holländer so viel Schwierigkeiten und Aufenthalte, daß das Schiff den Winterhafen nicht mehr bis zum Frühjahr verlassen konnte. Damit war der kaufmännische Erfolg vereitelt, Kölner Freunde, die Harkort ermuntert hatten, ließen ihn im Stich, und auch das wirkte mit zum Zusammenbruch des Unternehmens und des Vermögens Harkorts selber, obwohl die Handelskammer nur den Holländern die Schuld gab[1]. Der alte Volksmann, der sich völlig scheitern sah in dem Augenblick, als er die so oft kundgegebene Sehnsucht der Rheinländer nach dem Meere zu erfüllen suchte, hat diese Tradition dennoch nicht aufgegeben. Als er in einer völlig veränderten Zeit starb, hat er bestimmt, daß ihm die Flagge des Rheins mit ins Grab gegeben werde. Im nächsten Jahre, 1838, sind noch einmal zwei Segelschiffe, darunter eins aus Danzig, in den Rhein gefahren, aber erst als 1844 sich die Verhältnisse zu Holland geändert hatten, wagte die Kölner Schleppschiffahrtsgesellschaft unter Ludolf Camphausen, die Seedampfschiffahrt wieder aufzunehmen. Zwei Schiffe, Hoffnung und Fortschritt, wurden erbaut[2]. Die Regierung hatte einen kleinen Zuschuß von 5000 Talern und Prämien von 400 Talern für jede Reise gewährt. Allein auch diesmal rentierte sich das Unternehmen nicht. Im Jahre 1851 bereits wurden die Schiffe, die dann der Küstenfahrt dienten, verkauft. Erst seit dem Ende der siebziger Jahre trat die Frage wieder in den Vordergrund, nachdem es schon fast vergessen war,

[1] Berger, Der alte Harkort.

[2] v. d. Borght, Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinseeschiffahrt. Köln 1892 S. 12.

Digitized by Google

daß sich einst um sie Jahrzehntelang die wirtschaftlichen Kämpfe abgespielt hatten[1].

Wenn in der langen Zwischenzeit diese Stimmen schwiegen, so lag es eben vor allem daran, daß jenes andere konsequent verfolgte Ziel, die Erschließung Antwerpens, erreicht war und sofort ihren Einfluß ausübte. Es kann hier nicht die Aufgabe sein, die wechselnden Beziehungen Preußens zu Belgien bis zum Abschluß des Handelsvertrages im Jahre 1844 darzulegen, so sehr dieses interessante Kapitel in der älteren Geschichte des Zollvereins eine besondere Behandlung verdienen würde; nur die enge Verflechtung der Verkehrspolitik mit der Handelspolitik, die sich hier ganz besonders deutlich zeigte, ist hier zu betonen[2]. Die Beziehungen Belgiens zu Preußen seit 1831 gleichen beständigen Hin- und Hermärschen, bei denen man sich immer wieder auf demselben Flecke befand, bis am Ende ein kühner Entschluß des Gesandten Heinrich von Arnim die Lösung fand. Auf seite Preußens herrschte ein unberechtigtes Mißtrauen gegen den Revolutionsstaat mit der konstitutionellen Musterverfassung auch auf dem Gebiet der Handelspolitik und eine nicht ganz unberechtigte Vorsicht gegenüber dem klügsten der diplomatischen Geschäftsleute, König Leopold. Außerdem aber zeigte sich jetzt eigentlich zum erstenmale in Berlin eine gewisse kühle Gleichgültigkeit gegen die besonderen Interessen der Rheinlande; man hatte mehr die so viel geringfügigeren Beziehungen Belgiens zu den Ostseehäfen im Auge. König Leopold aber schien mehr schwankend, als daß er es war. Mit Meisterschaft hat er das Spiel nach drei Seiten hin durchgeführt, mit dem Interesse des einen das des andern gespornt, die Eifersucht aller wachgehalten, indem er doch mit allen in freundschaftliches Verhältnis zu kommen wußte. Er hat das sogar ohne Zweizüngigkeit zu stande gebracht; bei dieser wohlberechneten Ehrlichkeit kamen ihm die konstitutionellen Formen zu gute, die er zuerst auszunützen verstanden hat, während er, der seine Minister weit übersah, doch stets die Fäden in der Hand behielt.

Da ist es nun höchst bemerkenswert, wie die führenden Kaufleute des Rheinlandes die Angelegenheiten sicher zu beurteilen wußten, und wie der Erfolg ihnen recht gab. Auch sie nahmen anfangs den Eintritt Belgiens

---

[1] Die großartige der Gegenwart angehörende Entwicklung der Rheinseefahrt und ihre Aussichten für die Zukunft hat v. d. Borght eingehend behandelt. Die Verhüttung ausländischer Erze am Niederrhein, die Verarbeitung des Kaolins von Cornwall und die große Bonner Fayence-Industrie beruhen auf der Rheinseefahrt.

[2] Die Geschichte des belgischen Handelsvertrages ist das interessanteste Kapitel in der älteren Geschichte des Zollvereins. Zimmermanns Resümee, sachlich gut, ist doch gar zu dürr.

Digitized by Google

in den Zollverein in Aussicht, der von den belgischen Staatsmännern freilich immer nur als Scheinangebot benützt wurde. Die erste Anfrage war seitens eines belgischen Abgeordneten an Hansemann ergangen, der diese Anregung freudig ergriff und Maaßen dafür zu gewinnen suchte[1]. Daß man wenigstens Belgien gegen Holland benützen müsse, war vom Augenblicke der Trennung an im ganzen Rheinland feststehende Meinung. Die altverbündeten Handelskammern Antwerpen und Köln waren jetzt mehr als je auf einander angewiesen und teilten sich ihre Schritte mit. Die Sperre des Sloe, des Binnenwassers zwischen Antwerpen und Rotterdam war unerträglich. Holland verstand sich schließlich zu einigen Milderungen und gestattete neutralen Schiffen — den Anfang machte es dabei, als ob es Deutschland verspotten wolle, mit der Knyphäuser Flagge — die Fahrt, wenn die Kapitäne, die dazu fingierte Manifeste mit sich führen mußten, vorgaben, nicht aus Belgien zu kommen. Dadurch waren die Rheinschiffe, die sich doch solche Seepapiere nicht verschaffen konnten, von vornherein ausgeschlossen. Die preußische Regierung erklärte noch 1837 achselzuckend: Das seien nun einmal Folgen des Kriegszustandes. Als nun das Londoner Protokoll endlich die belgischen Fragen regelte, legte zwar die Zentralkommission nochmals wie 1831 Verwahrung ein, um die Freiheit der Binnenschiffahrt nach der Schelde zu sichern, aber wieder fiel das Londoner Protokoll in diesem Punkt so unbestimmt aus, daß es die Befürchtungen nicht beschwichtigte, sondern neu erregte. Nachdem es den Zoll auf der Westerschelde festgestellt hatte, den Belgien sofort auf die Staatskasse übernahm, um den Seehandel nicht zu belästigen, bestimmte es, daß auf den Verbindungsgewässern zwischen Rhein und Schelde keine höheren Abgaben als von Gorkum bis zur See genommen werden sollten. Es vergaß aber dabei zu sagen, ob der Gesamtbetrag der Abgabe oder nur der Maßstab damit gemeint sei. Holland legte sich natürlich die Bestimmung sofort dahin aus, daß ihm gestattet sei, Rheinoktroi und droit fixe nach der Länge der ganzen Strecke zu erheben, und außerdem ließ man verschiedene Behandlung belgischer und holländischer Schiffe eintreten; das bedeutete eine tatsächliche Sperre gegen Antwerpen von der Flußseite. Sämtliche Handelskammern der deutschen Rheinstaaten bestürmten ihre Regierungen um Intervention, die Zentralkommission erhob einschließlich des französischen Vertreters im Jahre 1840 entsprechende Vorstellungen — nur der Nassauische Vertreter stimmte auch diesmal für Holland, aber Holland war eben wieder einmal formell im Rechte und die Diplomaten hätten nur ruhig ihre eigene

[1] Bergengrün, Hansemann 163.

Digitized by Google

Flüchtigkeit bei Abfassung des Protokolls anklagen mögen. Eben jetzt war der niederländische Handelsvertrag unter allseitiger Freude des Rheinlandes gekündigt worden, der Schiffahrtsvertrag blieb einstweilen bestehen, aber auch seine Bestimmungen über völlige Gleichheit umging die niederländische Regierung durch Prämien an ihre Rheinschiffer; als eben damals Preußen seinen Oktroierlaß für Einheimische zurückzog, deutete der Minister an, daß er wenigstens jene Bevorzugung der niederländischen Schiffahrt auch seinerseits durch Regierungszuschüsse auszugleichen gedenke. Darauf schlugen die sämtlichen rheinischen Handelskammern von Mannheim bis Düsseldorf auf Anregung Camphausens[1] vor, daß aus dem Rheinschiffahrtsfonds, den die Oktroierträge bilden sollten, die Differenz zwischen Rheinzoll und Scheldezoll, sowie eine Prämie zur Beförderung der Durchfahrt gezahlt werden solle; man hoffte, daß Belgien diese Maßregel nachahme, jedenfalls aber in ihr ein Zeichen der Annäherung oder der schwindenden Gleichgültigkeit erkennen würde, was bei den schwebenden Verhandlungen über einen Handelsvertrag dienlich sein werde. Gerade dieser politische Beigeschmack der Maßregel, die ja außerdem Geld kostete, machte sie den Staatsmännern, die selbst dem Zollverein gegenüber ängstlich den Finanzvorteil Preußens auf die Pfennige nachrechneten, bedenklich. Als dann im Jahre darauf die handelspolitische Aussöhnung zwischen Belgien und Holland erfolgte und der Weg zum Rheine geöffnet wurde, war wohl der Wunsch der Rheinländer erfüllt; aber in Berlin verhehlte man sich nicht, daß der Wert der preußischen Konzessionen für den immer noch verschleppten Handelsvertrag dadurch gesunken sei.

Holland hatte sich zu diesem Zugeständnis endlich bequemt, weil es mußte. Die Eröffnung der Bahn von Antwerpen nach Köln hatte diesen ersten großen Erfolg gehabt. Es ist hier nicht des Ortes, die Geschichte der rheinischen Bahn zu behandeln, auch ist dies neuerdings, soweit es im Rahmen einer Biographie geschehen kann, bereits in vorzüglicher Weise durch Bergengrün in der Lebensbeschreibung Hansemanns geschehen[2]. Köln und Aachen haben abwechselnd für sich die größeren Vorteile aus dem Unternehmen zu ziehen getrachtet; die beiden Führer Camphausen und Hansemann sind nacheinander, jeder nach einer Niederlage, die er nicht verwinden konnte, vom Schauplatz dieses Kampfes abgetreten; die Operationen des Großkapitals, der Bankhäuser, die Kölns Suprematie über

[1] Denkschrift C.s 16. August 1841. Köln. H.-K.

[2] Die notwendige Ergänzung in der Biographie Camphausens setzt wieder völlig aus.

Digitized by Google

das Rheinland jetzt besser, als einst der Stapel tat, begründeten, haben sich gleich hier in wirksamer aber nicht durchweg erfreulicher Weise geäußert; es ist schließlich nur der Vereinigung von jugendlichem Wagemut und abwartender Kaltblütigkeit in dem jungen Gustav Mevissen gelungen, nachdem die Bahn gebaut war, sie auch wirklich leistungsfähig zu machen. Aber auch als noch gar keine Rentabilität zu erwarten war, und als dieser Umstand die theoretischen, vorzüglich begründeten Überzeugungen Camphausens und Hansemanns von der Notwendigkeit der Staatsbahnen nicht wenig beförderte, auch damals schon ist die Bahn ein großer handelspolitischer Erfolg gewesen. Das hatte schon 1833 Ludolf Camphausen in jener genialen Schrift „Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen" erkannt, der neben Lists berühmter Abhandlung, wenn nicht über ihr, der Ehrenplatz an der Spitze der deutschen Eisenbahnliteratur gebührt[1]. Er lehnt es ab, Holland aus der unendlich geschickten Verteidigung seiner Interessen Vorwürfe zu machen. Im Gegenteil meint er: „Man möge zu keiner Zeit jener siegenden Überlegenheit des Geistes Anerkennung versagen, die das holländische Kabinett in allen diplomatischen Verhandlungen bewiesen." Um so klarer betont er: „Die freie Durchfuhr nach Belgien beschließt Hollands Monopol des Zwischenhandels. Jetzt wird Holland gezwungen sein, dem deutschen Handel alles zu bieten, was ihm der neue, der eiserne Rhein gewährt." Dazu aber war auch die völlige Oktroifreiheit des eisernes Rheines nötig: die Transitabgaben mußten fallen, fallen wenigstens auf dieser Strecke. Das aber war nur möglich durch einen Handelsvertrag mit Belgien, und auch darum war es ein Fehler, daß der mißglückte holländische Vertrag einem solchen vorgezogen wurde.

In solchem Sinne wirkten unabläßig in Druckschriften, Denkschriften und persönlichen Vorstellungen die Handelskammern Köln und Aachen oder vielmehr ihre beiden Führer[2]. Hier herrschte völlige Einheit zwischen ihnen, wenn auch unter dem Einflusse der verschiedenen Berufstätigkeit, Hansemann bisweilen das gewerbliche, Camphausen das Handelsinteresse betonte. In

[1] Die Würdigung der allgemeinen Bedeutung der Eisenbahnen für die Volkswirtschaft steht kaum hinter der Lists zurück, die soziale Bedeutung tritt sogar noch klarer hervor. Namentlich aber ist der Nachweis, daß alle großen Eisenbahnen gleich den Land- und Wasserwegen Staatseigentum bleiben müssen, bei C. wie einige Jahre später bei Hansemann glänzend geführt, wenn es auch wiederum wesentlich politische Gründe sind, die C. zur Zeit dem System der Zinsgarantien den Vorzug vor dem Staatsbahnsystem erteilen lassen.

[2] Besonders hervorzuheben sind zwei große Denkschriften Camphausens im Auftrag der H.-K. für die Staatsregierung von 1839 u. 1841. Köln. H.-K. Über Hansemanns Anteil Bergengrün 291 f.

Digitized by Google

Berlin aber regte sich vielmehr das Mißtrauen. Schon in der Eisenbahn-Angelegenheit hatte sich das gezeigt. Zwar so befangen wie die Hamburger, die schon 1834 vor der drohenden Konkurrenz Antwerpens im deutschen Industriebezirke in Angst gerieten, war man hier nicht[1]; Rother, der selbst die Rätlichkeit der Berlin—Potsdamer Eisenbahn bezweifelte, meinte doch: die Bahn Köln—Antwerpen verdiene eine bei weitem größere Teilnahme; seine Begründung: „daß sie sich zweifellos eines ausgedehnten Schutzes bei Sr. Maj. erfreue", mag man dem alten Feldwebel zu gute halten[2]. Aber jene Teilnahme des immer leicht verstimmten alten Königs hatte sich rasch abgekühlt, doch wohl unter dem Einfluß der Kämpfe, die sich bei der Gründung abspielten, und es bedurite schließlich des ausdrücklichen Zuredens König Ludwigs von Bayern. Wenn dann schließlich nur durch die direkte Subvention Belgiens in Gestalt der Übernahme unverkäuflicher Aktien, die rheinische Bahn zu stande kam, so hat man das vielleicht in Berlin nur als eine angenehme Lösung einer finanziellen Kalamität aufgefaßt, es ist aber nichtsdestoweniger das dunkelste Blatt der preußischen Eisenbahngeschichte. Wie wucherte der Argwohn, als bei der Eröffnung der Bahn nach rheinischer Art die Festfreude etwas hohe Wogen schlug und die Weinlaune Rheinländer und Belgier Brust an Brust führte. Damals schrieb der steife General von Rochow in einem Gutachten über die Verhandlungen[3]: Er fürchte, daß eine nähere Verbindung mit Belgien die radikalsten Tendenzen in der Rheinprovinz befördern und in ihr den Wunsch erwecken werde, mit Belgien zusammen ein eigenes Reich zu bilden. Das Fraternisieren der Kölner und Brüsseler zeige schon diese Tendenz u. s. w. Er bezweifelt, daß man durch Belgien auch nur auf Holland einen nennenswerten Druck ausüben könne.

Bei solcher Sachlage war es schließlich eine Notwendigkeit, daß der Gesandte Arnim den Knoten durchhieb und mit Überschreitung seiner Vollmachten den Handelsvertrag abschloß; die Art, wie man alsdann von Berlin aus „überfließend von Anerkennung"[4] sein Verhalten lobte, zeigt doch nur, daß man ihm dankbar war, daß er die Regierung aus diesem peinlichen Zustand der Unentschlossenheit befreit hatte. Arnim aber hat inhaltlich nur die Wünsche der Rheinländer erfüllt und das ausgeführt, was Camphausen und Hansemann vorgeschlagen; sogar die berühmteste Bestimmung,

[1] Fleck, Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen. Archiv für Eisenbahnwesen 1895 S. 1 f.

[2] Fleck a. a. O. S. 12.

[3] Zimmermann S. 275. Febr. 1894.

[4] Zimmermann 277.

Digitized by Google

die Herabsetzung des Eisenzolles zu Gunsten Belgiens, war eine Forderung der Handelskammer Köln. So ist auch Arnims vielberufenes handelspolitisches Testament, abgesehen von der etwas phantastischen Ausgestaltung, durchaus eine beredte Verarbeitung der in den Denkschriften der beiden Rheinländer ausgesprochenen Gedanken. Der neueste Bearbeiter der Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik wird wohl aber im Rechte sein, wenn er meint, daß trotz alles Aufsehens im Publikum die Schrift auf die Beamtenkreise nicht die beabsichtigte Wirkung übte: „Die Bureaukratie vergaß binnen kurzem die weitergehenden auf den Vertrag gegründeten Hoffnungen." Auch die Verhältnisse änderten sich bald wieder und ließen schon nach einigen Jahren den belgischen Handelsvertrag, namentlich die differentielle Begünstigung des Eisens, nicht mehr ganz so günstig erscheinen als zur Zeit seines Abschlusses. Die Transitfreiheit aber blieb das Palladium des Handels der Rheinlande und selbst als Holland 1846 mit Belgien einen Handelsvertrag abschloß, der es in vielen Stücken vor dem Zollverein begünstigte, wurde doch nie mehr jener wichtige Punkt in Frage gestellt. Hier lag eben für Belgien und Antwerpen selbst ein Lebensinteresse vor.

Tatsächlich hatten sich seit 1844 die Rollen zwischen Holland und Preußen vertauscht. Wie es die Rheinländer so oft vorhergesagt hatten, war jetzt Holland der bietende Teil geworden. Schon in der offiziösen Denkschrift von 1844 „Die Handelsverträge zwischen den Niederlanden und dem Zollverein" zeigte sich das. Holland hatte jetzt alles Interesse, den Rheinverkehr zu erleichtern und zu entwickeln; wir sahen schon, wie es selber mit Ermäßigungen und mit Anträgen auf völlige Aufhebung des Oktroi voranging. Preußen aber war jetzt zurückhaltend. Diese Zurückhaltung wäre kein Fehler gewesen, wäre sie nicht auch mit einem völligen Mangel an Initiative verbunden gewesen. Seit 1844 fiel wieder einmal wie nach 1831 den Politikern der Faden aus der Hand; die fortschreitende Entwicklung des Verkehrs zum Großbetrieb bestimmte vielmehr alles. Und auch ihr standen die Staaten, zumal Preußen, zwar nicht gleichgültig aber verständnislos und ratlos gegenüber. Der Kampf der Verkehrsmittel löste den Kampf der Diplomaten ab; und er führte zur endgültigen Vernichtung der Handelsvormundschaft der Holländer über den Rhein.

Digitized by Google

Zehntes Kapitel.

Der Kampf der Verkehrsmittel.[1]

Unmittelbar nach der Rheinschiffahrtsakte hatte es eine kurze Zeit geschienen, als ob die Früchte des freien Verkehrs der Dampfschiffahrt zufallen würden. Aber wir haben schon geschehen, wie die großen Absichten der alten Kölner Handelskammer und der niederländischen Maatschaapij nicht zur Durchführung kamen. Bald sahen sich die Dampfschiffahrtsunternehmungen sogar in den Verteidigungszustand gedrängt. Jene Kölner Kommission zur Untersuchung des Handels und der Schiffahrt richtete ihre Angriffe auch gegen die vermeintliche Willkür, mit der sie Güter annähmen oder zurückwiesen und gegen den Mangel einer obrigkeitlichen Kontrolle. Die Behörden mußten ihr klar machen, daß es unmöglich sei, die Dampfschiffe als Privatunternehmungen in die Beurten einzureihen, da ja auch diese nur auf dem freiwilligen Zwange beruhten, den sich die teilnehmenden Kaufleute selbst auferlegt hätten. Die einmal argwöhnisch gemachten Kölner Kaufleute antworteten 1834 mit anderen Beschwerden, sie erklärten es für unlauteren Wettbewerb, daß die Gesellschaften jetzt selber die Spedition betrieben[2], sie verlangten ein für sie günstigeres Frachtrecht, eine Revision der Statuten und eine Änderung der Verwaltung, „die nach dem Beispiele der früheren Handelskammer immer aus den nämlichen Mitgliedern bestehe und vom nämlichen Präsidenten geleitet werde". Diese Präsidenten, Merkens und Boisserée, die langjährigen Führer des Kölner Handelsstandes, erfreuten sich jetzt der tiefsten Unpopularität. Die Regierung antwortete kurz und kühl: Die durch die Rheinschiffahrtsakte eingeführte Freiheit komme jedermann zu gute, also auch den Dampfschiffahrtsgesellschaften, die nicht mehr an die in der Konzession vorgezeichneten Grenzen gebunden seien; hätten sie unbequeme Förmlichkeiten, so werde es wohl ihr eigener Schaden sein, da ja niemand gezwungen sei, sich ihrer zu bedienen.

Die Kölner Gesellschaft schränkte aber bei dieser Sachlage tatsächlich in den nächsten Jahren ihre Frachtfahrt ein und nahm fast nur noch Eil-

---

[1] Die ausgezeichnete Darstellung Eckerts S. 253—295 überhebt mich einer eingehenderen Darstellung, so daß ich außer den Umrissen nur Ergänzungen gebe auf Grund des Materials der rheinischen Handelskammern.

[2] Über gleiche Beschwerden betr. die Beständerei s. o.

Digitized by Google

gut an[1]. Die fortdauernde Steigerung des Personenverkehrs und die Benützung der Schiffe für diesen, ließ ihr diesen Rückgang sogar erwünscht erscheinen. Noch 1836, als sich zum ersten Male die Konkurrenz der neuen Düsseldorfer Gesellschaft geltend machte, erklärte die Direktion: der Andrang der Waren sei ihr noch immer viel zu groß, denn der Güterverkehr decke nicht die Kosten[2], und eine Ermäßigung der Fracht würde ihnen nur immer mehr unliebsame Güter zuführen; eben deshalb hätten sie die Fracht von Köln nach Coblenz und nach Mainz beinahe gleichgesetzt (!), weil sie keine Moselgüter haben wollten, und Mainz ihnen wichtiger sein müsse. Die niederländische Gesellschaft konnte sich freilich nicht in gleichem Maße auf die Personenfahrt verlassen, sie erniedrigte ihren Tarif durch Versetzung vieler Waren in niedere Klassen; sie machte mit ihren 9 Schiffen zwischen Köln und Rotterdam jetzt jährlich 320—330 Fahrten und außerdem zwischen Rotterdam und Düsseldorf 70—80. Jede Woche schickte sie ein Schiff nach London. Aber ihre Konzession reichte nur bis Köln, und die Teilung der Stromstrecken im Betriebe schien nach wie vor den Kölnern als Rest des alten Umschlagsrechtes wertvoll. Die Übermacht, die Köln hierdurch in der Dampfschiffahrt besaß, verstärkte sich noch beträchtlich, als schon im Jahre 1832 die immer kränkelnde Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main sich auflöste und in der preußisch-rheinischen aufging. Die bisherigen Mitglieder bekamen Aktien zugewiesen, aber der Einfluß von Mainz in der Verwaltung hatte aufgehört. Dagegen vereinbarte man nochmals, daß keine Waren an Mainz vorbeigeführt werden sollten. Der Oberbürgermeister Steinberger von Köln legte gegen diese Bestimmung als einen Verstoß gegen die Rheinschiffahrtsakte sofort Protest ein; denn Köln wünschte womöglich einen Dampfschiffstapel für sich allein. Da sich in den nächsten Jahren die Schiffahrt mit steigenden Umsätzen bis Straßburg ausdehnte, so ließ man auch bald den Mainzer Umschlag fallen. Seit 1838 korrespondierte mit ihren Fahrten ein kleines Dampfschiffunternehmen zwischen Straßburg und Basel.

Wohl verbesserte sich bereits in diesen Jahren der Bau und die

---

[1] Ihr Warenverkehr sank von 1833 mit 213912 Ztr. bis 1836 auf 151503 Ztr. Da sich in derselben Zeit der Warentransport auf dem Oberrhein zuerst entwickelte und von 71572 Ztr. auf 113447 Ztr. steigerte, ist der Abfall des mittelrheinischen Transportes noch viel auffallender.

[2] Sie gab an: Eine Reise Köln—Mainz koste 400 Taler. 700 Ztr. könnten höchstens mitgenommen werden, die 150 Taler reine Fracht ertrügen, so daß die fehlenden 250 Taler von den Passagieren aufgebracht werden müßten.

Digitized by Google

Leistungsfähigkeit der Schiffe außerordentlich[1], aber man mußte sich denn doch fragen, ob diese Art eines monopolistischen Betriebes mit so auffallender differentieller Begünstigung einiger Plätze und absichtlicher Zurückdrängung anderer auf die Dauer haltbar sei. So kleinlich das Konzessionswesen war, das sich die Einzelstaaten auf Grund ihres Postregals bei der Dampfschiffahrt vorbehalten hatten, so nahe legte es doch, einen Betrieb auf allen Stromstrecken zugleich einzurichten. Im Jahre 1836 koalierten sich die maßgebenden Kaufleute aller benachbarten Städte, um ein eigenes Unternehmen zu gründen, das sein verändertes Prinzip schon im Namen „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Mittel- und Niederrhein" kundgab. Die Handelskammern Düsseldorf und Elberfeld hatten Mainz die Hand gereicht, das trotz seiner differentiellen Begünstigung den Verlust eines eigenen Unternehmens nicht verschmerzen konnte, und hatten die bisher ganz bei Seite gedrückten Coblenzer und den Handelsstand des Herzogtums Nassau zugezogen. In der eigenartigen Verfassung der neuen Gesellschaft, die bis heute erhalten ist, sprach sich diese Entstehung aus. Der Verwaltungsrat setzte sich nach den Bezirken — den Quartieren würde man in alter holländischer Weise gesagt haben —, zusammen[2].

Der Schrecken in Köln, als im März 1838 zum erstenmale Dampfschiffe an der Stadt vorbeifuhren, war ungefähr ebenso groß als 7 Jahre zuvor bei Aufhebung des Stapels. Die Handelskammer suchte auf das Drängen von 24 Speditionsfirmen die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft zu veranlassen, die Frachten für die Materialien nach dem Bergischen und für bergische Waren herabzusetzen, da sie jetzt alle nach dem differentiell begünstigten Düsseldorf, selbst vom Oberrhein her, gingen; sie erbot sich, dafür regelmäßige Eilfuhren nach Elberfeld und Solingen einzurichten. Die Direktion lehnte ab; denn die Tatsache, daß der Landweg von Düsseldorf sowohl nach Krefeld und Gladbach wie nach Elberfeld näher als von Köln sei, könne man nicht aus der Welt schaffen. Im übrigen sah sie es als keinen Vorteil an, daß der Düsseldorfer Gesellschaft so viele Waren zuströmten und meinte: sie werde bald am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sein. Allein nach kurzer Zeit sahen sich die alten Gesellschaften

[1] Eckert S. 271. Die Kölner Gesellschaft versuchte es frühzeitig mit deutschen Maschinen. Die Düsseldorfer Gesellschaft, der ein Versuch mit einem deutschen Schiff mißlang, ging erst 1883 zu deutschen Werften über. Bis dahin waren ihre Schiffe alle erst in Kinderdyk, dann auch in London gebaut, die Maschinen englisch, auch später noch schweizerisch.

[2] Elberfeld hatte 3, Düsseldorf 2, Coblenz 1, Wiesbaden 1, Mainz 5 Mitglieder zu ernennen. Jubiläums-Denkschrift der D.-S.-G. für M. u. N. Rhein 1886.

Digitized by Google

genötigt, auf die Betriebsweise der neuen einzugehen. Zunächst kam die niederländische Gesellschaft bei der Regierung darum ein, ihre Fahrten auch auf den Mittelrhein ausdehnen zu dürfen. Im Schiffahrtsvertrag mit Holland war auch eine Regelung der Dampfer-Konzessionen in Aussicht gestellt worden, aber nach wie vor wurde bisher kein preußischer Personendampfer auf dem holländischen Rhein zugelassen. Nochmals im Jahre 1841 wurde dieser engherzige Grundsatz durch ein verschärftes Gesetz aufrecht erhalten. Vergebens bewarb sich die Kölner Gesellschaft wiederholt um die Zulassung; dagegen durften die Düsseldorfer bis Rotterdam fahren, wo sie an die Boote der General Steam Navigation Comp. in London Anschluß hatten, denn ihre sämtlichen Schiffe waren auf holländischen Werften gebaut und hatten dort die Konzession erlangt. Preußen aber hatte keine Gegenmittel zur Hand, weil es ja von Anfang an den Niederrhein der holländischen Dampfschiffahrt überlassen hatte. So fuhr jetzt auch eine kleinere holländische Unternehmung wöchentlich von Kampen bis Köln. Nun fügte sich auch die Kölner Gesellschaft im Jahre 1840 der unabweislichen Notwendigkeit. Eine allgemeine Konkurrenz begann auf dem deutschen Rheine, die nicht immer erfreuliche Erscheinungen zeitigte; um sich das Publikum abzuspannen, hielt man selbst die festgesetzten Fahrpläne nicht inne. Die Preise fielen, das Publikum nahm lebhaft Partei. Die Dividenden standen deshalb gerade in der Zeit, als eine Konkurrenz der Eisenbahn noch nicht vorhanden war, sehr niedrig. Die der Düsseldorfer Gesellschaft erhoben sich im Durchschnitt des ersten Jahrzehnts des Betriebes nicht über 2 %, wozu allerdings auch mehrere Unglücksfälle beitrugen. Erst als die Bahnen den Personenverkehr zwar mächtig entwickelten, aber auch zum größten Teil an sich zogen und die Dampferbeförderung einige Jahre entschieden zurückging, entschlossen sich die beiden hadernden Gesellschaften zur Vereinbarung. Sie schlossen ein Kartell, wodurch sie, was Besitz und Betrieb der Schiffe anlangt, ihre Selbständigkeit bewahrten, ihre Fahrten und Preise gemeinschaftlich regelten, ihre Agenturen verschmolzen und nach der Anzahl und Leistungsfähigkeit der Schiffe ihre Einnahmen verteilten. Die Kölner Gesellschaft besaß ursprünglich ein größeres Kapital, seitdem hat sich das Verhältnis fast gleich gestellt. Die Voraussetzung für den Bestand des Kartells ist immer gewesen, daß stets die Vermehrung der Schiffe, den Ansprüchen des Verkehrs gemäß, in gleicher Weise erfolge. So gut wie unverändert hat sich jetzt seit einem halben Jahrhundert nicht nur das Kartell, sondern auch die innere Verfassung der Gesellschaften erhalten, so große Änderungen auch die Verkehrsverhältnisse erlitten haben. Außer der großen Bedeutung der Frachtfahrt kommen heute als ein wichtiger Teil des Betriebes die Extrafahrten der vereins- und vergnügungslustigen Rhein-

Digitized by Google

länder in Frage. Nur nebenher sind bis auf den heutigen Tag die Niederländer, deren Schiffe niemals den sich fortwährend steigernden Ansprüchen des Rheinpublikums an Eleganz entsprachen, an der Personenfahrt beteiligt. Dagegen haben sich schon seit 1842 in wechselndem Bestande, aber immer in beträchtlicher Anzahl, kleine Dampfschiffsgesellschaften aufgetan, die den Lokalverkehr besorgen[1]; die Konkurrenz, welche die großen Gesellschaften unter sich ausgeschlossen, waltet bei ihnen oft in beträchtlichem Maße, wie zwischen Mülheim und Köln. So hat sich in der Personendampfschiffahrt einigermaßen jene Scheidung zwischen Großschiffahrt und Intermediärfahrt wieder hergestellt, die einst der Oktroivertrag über die gesamte Schiffahrt verhängt hatte.

Nicht auf diesem Gebiete der reinen Dampfschiffahrt konnte der Kampf der Verkehrsmittel ausgefochten werden; die Hauptsache blieb, wie der rheinische Handelsstand es von Anfang an erkannt hatte, die Beschaffung eines geeigneten Motors für den Güterverkehr: die Dampfschleppfahrt. Auch diese Frage wurde jetzt, ein Jahrzehnt nach Vereinbarung der Rheinschiffahrtsakte gelöst. In dieser hatten die Niederländer als Entgelt für die Bewilligung des Oktroi die Herstellung eines Leinpfades bis Rotterdam versprechen müssen. Es war zum erstenmal ein unbedachtes Versprechen dieser klugen Diplomatie, mit dem sie den Nachbarn eine Waffe gegen sich in die Hand gab. Denn bald stellte sich heraus, daß am Waal die Anlage so gut wie unmöglich war. Man mußte sich nach lebhaftem Drängen der preußischen Regierung endlich 1835 entschließen, statt dessen Schlepper einzustellen. Die Kölner Handelskammer berechnete, daß 3 Schlepper genügen würden, da im Durchschnitt wöchentlich 5 Kähne von Rotterdam abgingen. Jenes große Schiff, das die niederländische Gesellschaft, eigens um den Wünschen der Kölner nach einer Schleppfahrt zu entsprechen, hatte bauen lassen, der Herkules, wurde zur Probe verwendet. Der übliche Alarmruf der Halfner, daß ihre 250 Pferde unnütz würden, und daß man sie nicht mehr finden würde, wenn man sie einst wieder brauchte, fehlte auch diesmal nicht, fand aber weiter keine Beachtung. Die niederländische Regierung pachtete von der Maatschaapij einige Schiffe und eröffnete ein Abonnement für das Schleppen mit Ermäßigung von 35 %, für abonnierte Rangfahrten von 50 %. Sie mußte dabei zusetzen, denn noch rechnete man, daß die Kosten des Dampfschleppens etwa das Anderthalbfache des Pferdezuges ausmachten[2]. Auch für das Schleppen von der Landesgrenze bis Köln, das überwiegend

[1] Näheres Eckert S. 282.

[2] So die amtlichen Erhebungen des Rheinschiffahrts-Kommissars Rennen 1838. Die Kölner H.-K. wollte umgekehrt bereits einen Vorteil herausrechnen.

Digitized by Google

ihren Schiffern zu Gute kam, gab die niederländische Regierung der Gesellschaft eine Subvention von 50000 fl.

Aber keineswegs fand die neue Einrichtung den Beifall der Kaufleute. Die Klagen über die Zustände des Fahrwassers in Holland hörten nicht auf[1]: Während jetzt die übrigen Uferstaaten den Strom verbesserten und die Schiffe überall so tief gehen konnten, wie der Kölner Pegel anzeige, tue Holland nichts für seine Strecke; der Waal verwildere wie früher der Leck und der Rhein; überall sehe man Sandbänke und nirgends Uferbauten; den Holländern sei es ganz recht, wenn die Schiffe bei Thil lichtern müßten; das gebe eine Frachterhöhung von 10 % und das Städtchen habe außerdem davon seinen Vorteil. Und wieder schalt die Kölner Handelskammer: Wie noch stets bisher vernachlässige Holland aus Gründen der Handelspolitik die Rheinschiffahrt und begünstige durch Prämien die Seeschiffahrt.

Man wird bei der alten Gegnerschaft, die jetzt vor der Eröffnung der rheinischen Bahn nochmals sich aufs schärfste äußerte, nicht jede Klage für vollwichtig halten, aber das Verhalten der niederländischen Regierung zeigte, wie mißmutig sie der übernommenen Verpflichtung nachkam. Den Rheinseeschiffen verweigerte sie, wie wir schon sahen, unbedingt das Schleppen; dann erklärte sie überhaupt nur noch Boote und nicht mehr Segler schleppen zu wollen, vor allem behandelte sie allen Gegenvorstellungen ungeachtet die Einheimischen günstiger als die Fremden. Der preußische Kommissar Rennen meinte: Unter solchen Umständen sei der Schleppdienst mehr von Schaden als von Nutzen. Man war sich allgemein klar darüber, daß nur eine eigene preußische Schleppfahrt helfen könne. Noch aber zweifelte man an der Möglichkeit einer Rentabilität, die Schiffer bevorzugten noch überall, wo es möglich war, den Leinenzug; — hatte doch soeben der Kölnische Schiffahrtsverein seinen Mitgliedern verboten, sich schleppen zu lassen, sobald 13' Wasserstand seien und hatte doch deshalb die niederländische Gesellschaft ihre größten Schlepper vom Rheine zurückgezogen. Ohne Zuschuß schien ein solches Unternehmen nicht gedeihen zu können. Diesen Standpunkt nahm auch die Staatsregierung an, Beuth als Dezernent entschied[2], daß die Schleppfahrt nicht als Privatunternehmung anzusehen, sondern unter Leitung der Nationalindustrie stehe; nur wollte die Regierung nicht allein die Kosten der Subventionen tragen sondern auch die Stadt Köln zuziehen und auch nur auf der preußischen Strecke den Schleppdienst einrichten, während die Kölner Handelskammer erklärte, nur dann Aktionäre zusammenbringen zu können,

[1] Eingabe des Kölner Schiffahrtvereins an die Staatsregierung 1839.
[2] Reskript 27. Juni 1839.

Digitized by Google

wenn der Betrieb auch auf die Niederlande ausgedehnt werde[1]. Man rechnete hier doch schon eine Rentabilität selbst für eine nur stadtkölnische Unternehmung heraus, für die es genügen würde, wenn alle 3 Tage ein kräftiges Boot aus den Niederlanden abgehe. Zur Bewältigung des gesamten Bergverkehrs von Holland nach Deutschland in der Höhe von 2550 000 Zentner bei etwa 256 Schiffahrtstagen rechnete man 8 Dampfer à 125 Pferdekräfte und 4 Ersatzdampfer.

Da war es die Initiative Ludolf Camphausens, die diese Angelegenheit aus dem Stadium der Vorberatungen heraushob, wie zuvor die Sache der Eisenbahn. Diesmal behielt er sie auch bis zur Durchführung in seiner Hand. Er hatte den richtigen Ausgangspunkt erfaßt, die Notwendigkeit, das Schleppen und die Verfrachtung in einem Großbetrieb miteinander zu vereinigen. So schrieb er selber[2]: „Seit 6 Jahren war die Angelegenheit hier fruchtlos und bis zum Überdruß besprochen; bei mir hatte sich längst die Überzeugung festgestellt, daß sie ohne Verluste nur ausführbar sei, wenn der Unternehmer anstatt Schiffe für Lohn Waren für Fracht schleppe." Er war selber erstaunt, wie rasch dieser Gedanke zündete, wie das Geld der rasch gebildeten Aktiengesellschaft zuflog und man nach wenigen Wochen die ersten Schiffe bestellen konnte. Was die Rheinseefahrt nicht erreicht hatte,

---

[1] Es ist für die Geschichte der Dampfschiffahrt nicht ohne Interesse, sich die Berechnungen zu vergegenwärtigen, die den letzten und bedeutsamsten der technischen Umwandlungen zuvorgingen. Die rheinisch-preußische Gesellschaft rechnete ihre Selbstkosten zu 18 Taler die Stunde. Sie meinte, daß man auf den schwierigen Strecken immer nur je ein Schiff werde schleppen können. Von Oberwesel bis Aßmannshausen (10 Stunden) werde ein Schiff von 3500 Ztr. (!) 172 ½ Taler kommen. Genauer waren die Berechnungen, die auf Grund der Erfahrungen auf dem Waal angestellt wurden. Ein Schlepper für ein einzelnes Schiff von 1000 Last müßte 80—100 Pferdekraft haben, höchstens 4′ tief gehen, 16—18′ Breite, 80—100′ Länge haben, in der Stunde würde er in stillem Wasser 2 geogr. Meilen machen, bei stärkster Strömung ¾ Meilen, im Durchschnitt 1 Meile Geschwindigkeit haben. Die Kosten würden sich stellen: Maschine 60 000 fl. holl., Schiff 15 000 fl., Transport der Maschine 5000 fl., Ketten ꝛc. 5000 fl., Summa 85 000 resp. 100 000 fl. Zinsen und Reparaturen stellen sich auf 10 000 fl., Lohn des Maschinenmeisters 1200, 2 Schmiede 1000, 2 Heizer 1000, der Kapitän 1000, die Equipage 1000 fl., Summa 15 000 fl. Dazu die Kohlen, der Zentner zu ½ fl., bei 12 stündiger Fahrt auf dem Waal rechnet man 60 Ztr. Man rechnet, daß von Holland nach Köln jährlich 150 Schiffe durchschnittlich à 80 Last in Köln ankommen, der Kohlenverbrauch für Berg- und Talfahrt (= ⅓ Bergfahrt) würde 6000 fl. sein. Bei einem Schlepplohn von 3 fl. pro Last wären die Gesamterträge also 36 000 fl., die Kosten 21 000 fl. (sc. nur auf dem Waal).

[2] Caspary, L. Camphausen S. 57.

Digitized by Google

wollte Camphausen jetzt durch die Schleppfahrt erreichen: die unmittelbare Verbindung wenigstens mit dem Meere und dadurch mit dem auswärtigen Handel. Die Gesellschaft versprach, Ladung nach fremden Häfen zu suchen, wenn sie nach dem Rhein mangeln sollte. Jeder Gedanke, künstlich den Umschlag in Köln zu befördern, wie er für die Stiftung der Dampfschiffahrt 13 Jahre früher den Hebel gegeben, wurde jetzt weit abgelehnt. Sie werde jeder erreichbaren Stadt des Rheines ihre Dienste unmittelbar anbieten und dem zurückgewichenen System gezwungener Vermittlung die Rückkehr ernst abwehren, hieß es in dem Programm der Gesellschaft. Nicht Köln als Stapelplatz, sondern als modernem Handels- und Industrieplatz, der zumal am erleichterten Bezug seiner Hauptartikel, Zucker und Häute, das größte Interesse hatte, sollte die Unternehmung dienen.

Kaum aber sah die niederländische Regierung, daß es mit dieser Schleppfahrt-Gesellschaft Ernst wurde, als sie nochmals mit der Handhabe der Gesetzgebung die Emanzipation des deutschen Schiffsverkehrs zu hindern versuchte. Sofort erließ sie ein Edikt[1], wodurch die Konzessionspflicht von den Personendampfern auf alle Dampfschiffe, einschließlich der Schlepper ausgedehnt wurde, „um eine übertriebene Konkurrenz oder die Gefährdung der allgemeinen Sicherheit durch einen zu weitgehenden Wetteifer zwischen verschiedenen Unternehmern zu verhindern." Die Konzession sollte widerruflich sein, wenn es der allgemeine Vorteil erforderte. Da man zugleich in Holland, um mit Köln gleichen Schritt zu halten, die Gründung einer eigenen Schleppfahrt betrieb, so war die Absicht sehr durchsichtig, „die Unternehmungen der deutschen rheinischen Städte unbedingt zu beherrschen, sie zu dulden, insofern und solange sie dem Interesse des niederländischen Handels dienen, sie zu hemmen, sobald sie diesem nicht entsprechen," wie es die Kölner Handelskammer aussprach. Es war für diese nicht schwer, nachzuweisen, daß die Verordnung der Rheinschiffahrtsakte widerspreche und nur auf einer absichtlichen Vermischung der Personenfahrt mit der Schleppfahrt beruhe. Die Fürsorge für die Sicherheit schien ihr ein lächerlicher Vorwand; wenn sich der Verkehr auch ums zwanzigfache hebe, würde deshalb noch keine Einschränkung der Konkurrenz nötig sein.

Die Vorstellungen der preußischen Regierung waren so dringlich, daß schon im Sommer 1842 die Niederlande die Verordnung für unanwendbar auf die Schleppfahrt erklärten und ihr nur noch Rangfahrten mit bestimmten Abfahrtszeiten unterstellen wollten[2]. Nur durch strenge Anwendung

[1] Am 31. Juli 1841. Dazu Gegenvorstellungen der H.-K. Köln und Verhandlungen der Regierungen.

[2] Laut R.-E.-A. Art. 52. Auch das bestritt Preußen und wandte sich an die Z.-K.

Digitized by Google

des kostspieligen Lotsenzwanges bereiteten sie noch einige Schwierigkeiten. Im übrigen vollzogen nun die Niederländer den lange hinausgeschobenen Schritt, der jetzt um so unabweisbarer war, da die Eröffnung der Schleppfahrt mit der der rheinischen Eisenbahn fast zusammenfiel: Als jede Aussicht auf das Festhalten des tatsächlichen Monopols geschwunden war, warfen sie sich mit der gleichen Zähigkeit auf das dankbare Feld der Konkurrenz. Gleichlaufend mit der Kölner Gesellschaft arbeitete jetzt die Rotterdamer[1], sie konnte schon kurz vor Jahresschluß 1841 (27. Dezember 1841) das erste Boot mit 4880 Zentner von Rotterdam bis Köln in 38 Stunden schleppen. Im nächsten Frühjahr nahmen beide Gesellschaften den regelmäßigen Betrieb auf; es schleppten die Rotterdamer 160 154 Zentner, die Kölner 141 000 Zentner. Alsdann überflügelte sofort das Kölner Unternehmen das niederländische bei weitem. Schon 1843 schleppte es 664 774 Zentner gegen 149 448 der Rotterdamer[2].

Selten hat ein überlegenes Betriebsmittel so mit einem Schlage die ganze Betriebsweise umgewandelt, wie es hier geschah. Wir müssen schon zu Erscheinungen der gegenwärtigen Großindustrie, wo der verbesserte Prozeß den veralteten oft im Augenblick verdrängt, zum Vergleiche greifen. Noch im Jahre 1840 hatte zwar der Bericht der Zentralkommission das Lob der Rangfahrten gesungen: In allen Haupthäfen werde von Vereinen der Schiffseigentümer zu festen Abfahrts- und Ankunftstagen bei billig fixierten Frachtpreisen und ohne Beschränkung der freien Konkurrenz die Segelschiffahrt betrieben, während die Schleppfahrt auf dem holländischen Rhein Zuschüsse brauche; eben war auch noch eine neue Beurt Straßburg—Köln eingelegt. In den Kreisen der Kaufleute aber wurden sie mit der alten Abneigung betrachtet. Kam jetzt auch der Segelschiffer mindestens auf 4 Frachten im Jahre, wobei er sich kaum halten konnte, so ging der Verkehr für die jetzigen Ansprüche des Handels doch viel zu langsam; die Beurt brauchte von Rotterdam bis Köln wieder 10—20, von Amsterdam 14—30 Tage. Die Frachten schwankten oft, namentlich weil die Pferdehalfner oder Leinen-

[1] Davon aber, daß Holland auch für diesen großen Verkehrsfortschritt Deutschlands Vorbild gewesen sei, wie Eckert meint, kann nach dem Vorhergehenden nicht die Rede sein.

[2] Für die Geschichte der Schleppfahrt kommt außer den Berichten der Zentralkommission und den laufenden Akten der H.-K. Köln und der Regierung — unter denen besonders die Berichte des preußischen Kommissars Rennen hervorzuheben sind — die im Jahre 1848 von den gesamten Schleppfahrtgesellschaften zu ihrer Verteidigung herausgegebene Denkschrift „Das wahre Verhältnis der Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffahrt“ in Betracht.

Digitized by Google

reuter bei etwas stärkerem Andrang 30—35 % aufschlugen. Die niederländische Dampfschiffahrt-Gesellschaft nahm bei Hochwasser sogar Zuschläge bis zu 150 %. Sie standen im ganzen nach der Ansicht der Kaufleute trotz jener Ermäßigung nach 1832 viel zu hoch. Seit der Gründung des Zollvereins und der machtvollen Entwicklung der Industrie, die er im Gefolge gehabt hatte, war eine Konkurrenz im Handel entbrannt, wie man sie bisher nicht gekannt hatte. Wenige Jahre später schrieben die Schleppschiffahrtgesellschaften zur Verteidigung ihrer Position: „In den jetzigen Handels- und Zeitverhältnissen, wo alles nach Fortschritt strebt und die überall aufgetauchte Konkurrenz das geringste Mißverhältnis zu ihrem Vorteil ausbeutet, ist Stillstand nicht allein Verlust, sondern gleichbedeutend mit Tod und Verderben."

Ein jeder mußte sich also sagen, daß der ganze Bestand der gegenwärtigen Schiffahrt nur ein prekärer sei, daß der Wasserverkehr überhaupt, wenn er nicht zu einer unbedeutenden Lokalfahrt herabsinken sollte, gebieterisch das neue leistungsfähige Transportmittel verlangte. Zwar waren die alten plumpen Kastenschiffe der Holländer verschwunden, das Eindringen der Schiffer von den Nebenflüssen hatte leichtere, flottere Formen, die sich etwas besser zum Schleppen eigneten, gebracht; dafür waren auch die Schiffsgrößen und die Ladefähigkeit im ganzen kleiner geworden als vor 1831, obwohl jetzt die holländische Sitte, daß auf dem Boot eine Familienwohnung eingerichtet war, allgemeiner geworden war[1]. Auf Masten und Segel wollte der Schiffer, der noch ungehemmt durch Brücken den Rhein befuhr, nicht Verzicht leisten, das Schleppen hatte ihm bisher doch nur als Ergänzung des Segelns gegolten. Nicht sowohl in verbesserter Form der Schleppdampfer als vielmehr in der Einführung der eisernen Schleppkähne lag der Fortschritt. Camphausen hatte sie in Lüttich bei Cockerill bauen lassen. Es konnte in ihnen sofort ein Drittel mehr mit der gleichen Kraft bewegt werden. Auch den Regierungen empfahl man sich durch die Erwägung, daß die Kähne als Pontons benützt werden könnten, und daß man mit dieser fliegenden Schiffsbrücke an jeder Stelle des Rheines sofort große Heeresmassen übersetzen könne.

Camphausen war davon ausgegangen, Motor und Fahrzeug in einem Betriebe zusammenzufassen; erst dadurch war die für den großkapitalistischen Betrieb nötige Arbeitskombination vollzogen. Weiter aber ging man in dieser nicht. Während die drei Dampfschiffahrtsgesellschaften, die an allen

[1] Hermann lobt diese Umgestaltung außerordentlich: Mit den Frauen sei Ordnung, Sauberkeit, ein viel höherer Grad von Solidität auf die Schiffe gekommen.

Digitized by Google

kleinen Plätzen ihre Agenten hatten, selber durch diese die Spedition betrieben, hielten sich die Schleppgesellschaften hiervon zurück; nur in den Seehäfen und zum Einladen hatten sie Agenten. Es war beabsichtigte Rücksicht auf die Kaufleute, denn auch diese Unternehmungen traten zuerst als gemeinnützige, die bisherigen Interessentengruppen fördernde, auf; ihre Urheber selber waren davon überzeugt, daß sie damit nur eine Art von Auftrag des Handelsstandes überhaupt oder ihres Platzes ausübten, und erst nach und nach mit der wachsenden Konkurrenz trat der Gesichtspunkt des höchsten geschäftlichen Reinertrages hervor. Sofort setzte Camphausen in der Kölner Schleppfahrt die Frachten erheblich herunter. Tabak und Baumwolle von Rotterdam nach Köln zahlten statt 1 Fr. 10 Cts. jetzt nur 80 Cts. Zucker statt 80 nur noch 53 Cts. Häute, jetzt ein Hauptartikel des Kölner Handels, 65 Cts. Man glaubte wieder einmal zur Lösung des Rätsels zu gelangen und der Preisschwankungen ledig zu werden. Noch 1848 rühmten sich die Gesellschaften: Sie hätten bisher jeder Versuchung bei Andrang von Gütern die Preise zu erhöhen, widerstanden. Selbstverständlich verging dieser Traum, als die verschärfte Konkurrenz der Gesellschaften untereinander die Preise drückte und man nun selbstredend auch jede günstige Konjunktur auszunützen trachtete.

Bei den Dampfschleppgesellschaften war zum Unterschied von den früheren Dampfschiffahrtsgesellschaften, die sich erst allmählich zur Konkurrenz entschlossen hatten, eine solche von Anfang an vorhanden. Mainz und Mannheim mußten, wenn sie nicht wieder von Köln abhängig werden wollten, sogleich in dieselbe Bahn einlenken[1]. In Mainz bildete sich eine Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 200 000 fl. besonders um die Schleppfahrt auf dem Oberrhein, entweder durch zweckmäßige Übereinkunft mit den den Rhein befahrenden Schiffern oder durch Anschaffung eigener Güterschiffe in Gang zu bringen. Hier nahm man die Überführung der alten Beurten in die neuen Fahrten gleich anfangs in Aussicht. Man wollte ihnen wenigstens die Euthanasie gewähren. Die nach Straßburg fahrenden Schiffer erhielten für das Herleihen ihres Schiffes, das sie in Stand halten mußten, 1000 Fr. und für ihre Person als Schiffsführer 1200 Fr. Lohn; der preußische Kommissar bemerkte mit Recht: sie seien doch nur noch Angestellte der Gesellschaft; aber die Schiffer scheinen bald von diesem Abkommen zurückgetreten zu sein, und um den Wettbewerb Mannheims zu ertragen, bauten jetzt auch die Mainzer eiserne Schleppkähne.

[1] Eckert 256. Dazu die Denkschrift Rennens für die preuß. Regierung vom 31. März 1843.

Digitized by Google

Diese traten binnen kurzem an Stelle der Beurt nach Leopoldshafen, wohl auch der Ludwigshafener. Mächtiger entwickelte sich sofort das Mannheimer Unternehmen, das im Laufe der Zeit die größte Binnenreederei Europas geworden ist, aber auch weit mehr als andere die fast ausschließliche Beziehung zu seinem Platz beibehalten hat. Ludwigshafen hatte sofort 1843 eine „bayrische Dampfschleppschiffahrtgesellschaft" für den unmittelbaren Verkehr mit den holländischen Häfen gegründet; Mannheim mußte gleichen Schritt halten. Hier wußte der Handelsstand die bisherigen Beurtschiffer selber für das Unternehmen zu interessieren; jeder Schiffer legte 4000 fl. für die Anschaffung eines Remorqueurs ein und in den nächsten Jahren folgte auch, wovor sie sich anfangs gesträubt, aus ihrem eigenen Verdienste die Anschaffung eiserner Kähne, ohne daß diese jedoch einstweilen in den Besitz der Gesellschaft übergingen[1]. In dem einen Jahre von 1844 auf 1845 steigerte sich Mannheims Bergverkehr über die holländische Grenze von 135448 Ztr. auf 435029 Ztr.

Man bezeichnete damals wie noch 1848 dieses Vorgehen als eine löbliche Ausnahme, und man glaubte, daß auf solche Weise der Gegensatz der Arbeit und des Kapitals — ein Schlachtruf, der jetzt zum erstenmal erhoben wurde — gelöst sei. Aber dieses unzweifelhaft kluge und billige Vorgehen bedeutete doch nur eine geschickte Überleitung in die neue Produktionsweise, an der man die bisherigen vereinzelten, wenn auch genossenschaftlich regulierten Kleinbetriebe interessierte. Wenn sich nun an den anderen Rheinplätzen der Übergang nicht in so friedlicher Weise vollzog, so lag es nicht am Entgegenkommen der neuen Großunternehmungen. Im Gegenteil suchten sie wie den Kaufleuten so auch den Schiffern gegenüber jede nur mögliche Rücksicht zu wahren. Aber die früheren vorbereitenden Kämpfe zwischen Klein- und Großbetrieb waren milde verlaufen im Vergleich zu dieser Entscheidungsschlacht, die den immer üblichen Ausgang hatte, nachdem sie die immer üblichen Phasen durchlaufen hat. Bis unmittelbar vor der Eröffnung der Fahrten der Kölner Gesellschaft erwarteten die Schiffer nichts anderes als ein völliges Verbot des Schleppens von Kähnen, die für eigene Rechnung der Gesellschaft befrachtet seien. Zum erstenmal machten sich hier innerhalb der liberalen Parteien im Rheinland Gegensätze geltend. Das anerkannte Haupt der rheinischen Liberalen, Camphausen, stand an der Spitze der neuen Gesellschaft; aber nicht ohne politischen Argwohn berichtete der preußische Kommissar Rennen: „In jener törichten Hoffnung seien die Schiffer bestärkt worden von Leuten, die sonst überall

[1] Borgius S. 110, dazu Rennen a. a. O.

Digitized by Google

den Fortschritt verkünden, aber sich nicht bedenken, ihm entgegen zu reden, wo sie hoffen, ihren Vorteil zu finden". Camphausen hatte den Schiffern ausdrücklich unter günstigen Bedingungen den Beitritt offen gehalten, sie aber — so schrieb der zum Bericht aufgeforderte Staatskommissar selber — „haben wie früher beim Beginn der Dampfschiffahrt so auch jetzt die angebotene Beteiligung ausgeschlagen und ihr ganzes Heil in Unterdrückungsmaßregeln von seiten der Regierung gesucht, ohne daß sie selbst auf die Einführung zeitgemäßer Verbesserungen bedacht gewesen wären und ohne daß sie auch nur einigermaßen die Einigkeit unter sich erhalten hätten." Der Kommissar erkannte sehr richtig: „Auch jetzt werden alle Vorschläge der Regierungen doch kein Entgegenkommen finden", aber er entzog sich nicht der Pflicht, solche zu machen.

Bei der Regierung walteten verschiedene Gefühle. Besonders groß waren ihre Sympathien für die Schiffer nicht, denn es waren doch fast alles Niederländer, wie denn z. B. in Köln jetzt kein einziger Schiffer mehr wohnte; eine preußische Schleppfahrt vergrößere die preußische Schiffsmacht und gebe endlich Sicherheit vor der Willkür der Holländer und die Aussicht, daß endlich die preußische Schiffahrt die Mündungen des Rheines überschreiten werde. Andererseits zweifelten unter dem Eindruck des plötzlichen Umschwunges des ersten Jahres auch die Behörden nicht, daß binnen wenigen Jahren der Segelschiffahrt und dem Kleinbetriebe überhaupt „der Garaus gemacht sei", wenn der Staat nicht helfe[1]. Über den bisherigen Stand des Gewerbes erklärte zwar der Staatskommissar, trotz sorgfältiger Umfrage gar keine zuverlässigen Angaben erhalten zu können: „Alle Schiffer haben nach ihren Worten fortwährend zugebüßt, wenn von Festsetzung der Frachten, es gibt kein einträglicheres Gewerbe, wenn von neuen Einrichtungen die Rede ist." Doch meinte er, daß der Schiffer im günstigsten Falle auf 2000 Taler Rohertrag komme. Selber Schlepper anzuschaffen wie in Mannheim seien sie weder geneigt noch befähigt. Helfen könne vielleicht die Einrichtung zweier staatlicher Schleppfahrten für Segelschiffe bis St. Goar und bis Straßburg, deren Verluste die sämtlichen Uferstaaten aus den Oktroierträgen decken möchten, auch eine Abteilung der Schifferschaft, entsprechend der früheren in Groß- und Kleinschiffer sei vielleicht angezeigt, oder auch eine Verpflichtung der Dampfschlepper, stilliegende Segler wenigstens ein Stück weit zu schleppen, bis sie wieder die Segel beisetzen könnten.

Gegen diese Vorschläge erklärte sich die Handelskammer Köln als

[1] Anfrage des Oberpräsidenten v. Schaper, April 1843 an die H.-K.

Digitized by Google

gegen Eingriffe in die Gewerbefreiheit; sie faßte ihre Beschlüsse unter dem Einflusse Camphausens, der wiederum zeigte, daß er sich auch als beteiligter Geschäftsmann stets über den Standpunkt des eigenen Nutzens zu erheben vermochte. Zunächst betonte sie, daß der Zweck einer Staatsunterstützung nie sein dürfe, einem erkannten Fortschritt gegenüber die Mängel des Bestehenden durch Aufwendung öffentlicher Mittel aufrecht zu erhalten, so wie der Staat nicht etwa Prämien bezahlen dürfe, damit neben einer Eisenbahn die Landstraße befahren und das darauf verwendete Kapital im Wert erhalten werde. Ebenso bedenklich sei es, Unterstützungen aus Mitleid zu gewähren, da bei der Unzahl der Fälle hier kein Einhalt sei. Dagegen sei es berechtigt, die Konkurrenz der Kleinen zu stützen, insofern der Konzentrierung der Schiffahrt in wenige Hände und der Ausübung des Gewerbes durch abhängige, besoldete Schiffsführer die durch selbständige Schiffer vorgezogen werde. Die Handelskammer versagte sich allerdings nicht den Seitenhieb, daß mit der richtigen Absicht der Regierung, eine möglichst große Zahl unabhängiger Staatsbürger und Eigentümer zu erhalten, ihre Abneigung gegen die Freiteilbarkeit des Bodens in strengem Widerspruch stehe. Die Mittel, die sie vorschlug, gingen sehr weit: Rückerstattung des Schlepplohns an alle Segelschiffer bis zum Umbau ihrer Fahrzeuge, was 40 000 Taler im Jahre ausmachen werde, und Prämien für die, welche eiserne Kähne anschaffen würden, in der Höhe von 100 000 Talern im ganzen. Sie warnte mit Recht vor Prämien an Schiffervereine zur Anschaffung von Schleppern, weil damit doch nichts geändert sei; denn die Quelle der Gefahr für den Kleinbetrieb seien nicht die schleppenden, sondern die geschleppten Fahrzeuge. — Die ganze weitere Geschichte der Schiffahrt, die ja bis auf den heutigen Tag keineswegs so hoffnungslos für den Kleinbetrieb verlaufen ist, wie es damals den Anschein hatte, ist ein Beleg für die Richtigkeit dieser Ansicht. Wie hätte man sich aber in dieser Epoche ängstlicher Finanzverwaltung zu einer so großen Ausgabe entschlossen! Der Oberpräsident v. Schaper stellte zwar den Antrag, aus dem Oktroiertrag zeitweise eine staatliche Schleppfahrt einzurichten und auf ein Gleiches in den Niederlanden zu dringen, aber man kam in Berlin zu keinem Entschlusse. Erst im Jahre 1848 teilte man der Handelskammer überhaupt mit, daß dieser Antrag erfolgt sei, als eine freilich seltsame Rechtfertigung gegen den Vorwurf der Gleichgültigkeit einem Notstand gegenüber.

Die nächsten Jahre zeigten einen beinahe unaufhaltsamen Siegeslauf der kapitalistischen Großbetriebe. Die Kölner Gesellschaft war 1845 bereits auf 4 Schleppdampfer, 28 eiserne Kähne und 1 Seeschiff gekommen. Camp-

Digitized by Google

hausen hatte jetzt endlich, jedoch, wie wie sahen, nicht mit dauerndem Erfolg, die Rheinseefahrt in Gang gebracht; sie diente der Verbindung mit Stettin, wohin das Nebenprodukt der Kölner Zuckerraffinerien, der Sirup, transportiert wurde. Es wurden 1 289 780 Zentner in diesem Jahre verfrachtet. Sie war einstweilen die größte geblieben, aber die Berichte der Zentralkommission konnten doch mitteilen, daß Ludwigshafen durch seine Dampfschleppschiffahrt einen völligen Umschwung erhalten habe, daß sich in einem Jahre der Verkehr Mannheims um eine halbe Million Zentner gesteigert habe, und daß sich schon 1845 der Verkehr von Mainz, wo die Schleppgesellschaft endgültig mit den Segelschiffern gebrochen hatte, fast verdoppelt habe. Neue Gesellschaften bildeten sich 1845 in Frankfurt, 1846 in Düsseldorf und Ruhrort. Dagegen hatten die Berichte von Jahr zu Jahr den Rückgang der Beurten zu konstatieren. Schon 1844 hatten die niederländischen, die bisher immer die wichtigsten gewesen waren, ihr Ende erreicht. Die anderen nahmen nicht nur an dem Aufschwung des Verkehres keinen Anteil, sondern gingen positiv zurück. Am auffallendsten war vielleicht der Umschwung in der Kohlenschiffahrt. Der Ruhrkohlenbergbau sah sich eben damals jene Konjunktur entgehen, die ihm zum plötzlichen Aufschwung verholfen hatte. Seit der Verständigung zwischen Holland und Belgien suchte die belgische Kohle wieder ihren alten Markt auf, zugleich machte die englische nach der endgültigen Änderung der Handelspolitik rasch ihr Übergewicht geltend. Die Ruhrkohle mußte jetzt ihren Hauptabsatz zu Berg statt zu Tal suchen. Auch hier fand sie bald nach Eröffnung der Pfälzer Bahn die Konkurrenz der näheren Saarbrücker Kohle vor. Es war klar, daß Kohle, die auf den Leinenzug angewiesen war, überhaupt nicht mehr transportfähig sei. So gingen denn sofort die beiden Hauptfirmen, Haniel und Stinnes, zur Anschaffung eigner Schlepper und eiserner Kähne über, so daß hier zum Unterschied von den Gesellschaften Warenhandel und Reederei in einer Hand lagen. Wie stets nahmen sie auch Rückladung. Auch die neue Ruhrorter Gesellschaft diente dem Kohlentransport, sie bestand aus den übrigen Ruhrorter Kohlenhändlern und den mittleren Schiffern, sie besaß daher auch nur überwiegend Holzkähne. Eine Notwendigkeit war sie für jene geworden, um nicht ganz durch Haniel oder Stinnes beiseite gedrängt zu werden. Die 32 übrigen Kohlenschiffer sahen nur schimpfend und grollend zu, ohne an Vereinigung zu denken. Hier vor allem glaubte man, daß der so widerstandslos errungene Sieg des großkapitalistischen Betriebes ein endgültiger sei; aber gerade hier zeigt es sich in der Gegenwart, daß eine ziemlich regellose Konkurrenz zahlreicher Kleinbetriebe auch den Großbetrieben die Bedingungen stellt, daß er sie recht

Digitized by Google

eigentlich zur Verbindung der Kohlenförderung mit Handel und Schiffahrt genötigt hat, und daß jetzt die nötige Reform darin besteht, durch eine Schifferbörse jene größere Regelmäßigkeit in die Frachten zu bringen, wie sie die öffentliche Preisbildung stets mit sich bringt.

Unzweifelhaft waren die Dienste, die die kapitalistische Wirtschaftsweise der allgemeinen Volkswirtschaft leistet, damals die größten, und ebenso ist sie nur damals, als die drei Führer dieser großen Umgestaltung, Camphausen, Hansemann, Mevissen, die Brust voll politischer Ideale trugen und sich stolz als die Männer fühlten, die dem liberalen Staatsgedanken zum Siege verhelfen könnten, mit einer optimistischen Begeisterung verbunden gewesen. Und es war in der Tat ein großer nationaler Erfolg, daß die Schleppschiffahrt, die fast ganz in deutschen Händen lag, gemeinsam mit der rheinischen Bahn mit einem Schlage die Abhängigkeit des westlichen Deutschlands vom niederländischen Markte brach, eine Aufgabe, an der sich die Politiker mit Energie, aber doch nur mit mäßigem Erfolge, jetzt fast 30 Jahre abgemüht hatten. Es war nur ihr zuzuschreiben, wenn in einem Jahrzehnt der Gesamtverkehr der deutschen Rheinhäfen sich mehr als verdoppelte, von 24 284 463 Zentner auf 55 614 696 Zentner stieg[1]. Kölns Hafenverkehr allein hatte sich von 1837 auf 1847 von 296 922 t auf 595 486 t gesteigert. Die Männer an der Spitze der neuen Gesellschaften rühmten sich aber auch der sozialen Wohltaten, die von ihnen ausgingen: In den Notjahren 1846 und 1847 sei es nur durch ihre großen und billigen Getreidetransporte möglich gewesen, die Preise mäßig zu halten und einer allgemeinen Hungersnot auszuweichen.

Wie aber hätte es fehlen können, daß bei einer so plötzlichen Entfaltung der kapitalistischen Wirtschaftsweise das Publikum zwar die Vorteile als selbstverständlich hinnahm, die unvermeidlichen Härten, die ein solcher Übergang mit sich bringt, aber allein ins Auge faßte. In diesen selben Jahren entstand in Köln der neuzeitliche Sozialismus. Einträchtig wirkte zwar einstweilen Karl Marx, wenn nicht mit dem älteren Camphausen, so doch mit dem jüngeren Mevissen, der zwar nie für praktischen Radikalismus, aber stets für den Reiz philosophischer Konstruktion empfäng-

[1] So die Denkschrift der Dampfschleppschiffahrtgesellschaften. Die Berechnungen der Zentralkommission, deren Tabellen bei Eckert 332 f. zusammengestellt sind, summieren dagegen die bei den Zollämtern durchpassierenden Güter. Hier stellen sich die Unterschiede noch größer, 1836 17 933 056, 1846 42 232 594 Ztr. Hier wie dort erscheinen durchpassierende Güter mehrmals. Andrerseits ist dafür in den Tabellen der Zentralkommission der ganze preußische Binnenverkehr zwischen Coblenz und Emmerich, da er keine Zollstätte passierte, gar nicht enthalten.

Digitized by Google

lich war, in der Rheinischen Zeitung zusammen, in der Beobachtung dieser Verhältnisse bildete er sich zunächst jene Theorien, die er durch die Beobachtung der englischen Industrieentwicklung später verstärkte, und von denen er nicht mit Unrecht gerühmt hat, daß durch sie der Sozialismus aus dem Stadium der Utopie in das der Wissenschaft erhoben werde. Die kapitalistische Umgestaltung der Wirtschaft erschien ihm als Naturnotwendigkeit, aber zugleich als ein im tiefsten Grunde irrationelles, sich selber aufhebendes Zwischenstadium. Die Massen aber sahen in der „Expropriation" der Kleinbetriebe nur ein schreiendes Unrecht. Wie gering ist doch bei der Bewegung des Jahres 1848 selbst in diesen Gegenden, die doch eigentlich allein etwas vom Kapitalismus erfahren hatten, das sozialistische Element gewesen; dieser ganze Radikalismus war sozial rückschrittlich, zünftlerisch.

Das hat sich aufs deutlichste bei der Bekämpfung der Schleppschiffahrt gezeigt. Während Camphausen 1848 in Berlin mit unentwegtem Idealismus den preußischen Staat in der furchtbarsten Krisis, die ihn je betroffen, in die neue Zeit hinüberzuleiten suchte, drohte sein Werk am Rheine plötzlich zusammenzubrechen. Sofort beim Ausbruch der ersten Unruhen am Rhein im März wurden die Schlepper von den aufgeregten Volksmassen angehalten und zur Umkehr gezwungen[1]. Als sie dann wiederkehrten, fuhr man an einzelnen Stellen des Ufers sogar Kanonen gegen sie auf, die freilich keinen Schaden anrichteten. Nur indem sich die Schiffsmannschaft verbarrikadierte, konnten die Schlepper als improvisierte Kriegsschiffe noch ihre Fahrt unternehmen. Die Regierung hatte den Kopf verloren, dagegen ließ sich sofort der Fünfziger Ausschuß, der in Frankfurt tagte, die Gelegenheit nicht entgehen, volkstümliche Autorität auszuüben. Er sandte als Kommissare die drei eifrigsten Radikalen, Robert Blum, Dr. Lehne und Franz Raveaux, an den Rhein, „um durch dieselben seine Mitwirkung bei Herstellung und Erhaltung der Ruhe und Ordnung anzubieten". Zwei der Kommissare waren geborene Kölner. Sie überbrachten nach wenigen Tagen die Erklärung der Gesellschaften, daß sie gerne, auch mit Opfern, die Hand bieten würden, aber zugleich auch die Beschlüsse eines Komitees der rheinischen Segelschiffer, das sich in Köln am 18. April versammelt hatte. In diesen war von Ver-

[1] Die Ereignisse des Jahres 1848 sind bei Eckert nur unvollständig behandelt. Namentlich sind ihm sowohl die Coblenzer Verhandlungen im April wie die der Nationalversammlung entgangen. Ganz bequem macht es sich S. 111 Borgius, der, nachdem er einige Sätze aus den Forderungen der Schiffer mitgeteilt hat, nur bemerkt, „daß dieser Versuch erfolglos blieb, braucht wohl kaum erwähnt zu werden". Ja, wenn man nichts erwähnen will, was erfolglos blieb, kann man sich eine Geschichte des Jahres 1848 überhaupt schenken.

Digitized by Google

söhnlichkeit nichts zu bemerken. Die zukünftige Nationalversammlung wurde darin aufgefordert: „in dem Kampf des arbeitliebenden Mittelstandes gegen die Geldaristokraten des XIX. Jahrhunderts Partei zu ergreifen für die Arbeit gegen das Kapital, gegen die schiffahrttreibenden Handelsleute im Dienste des Mammons". Schon im Jahre 1842 war von Köln aus eine zünftlerische Mittelstandsbewegung gegen die Gewerbefreiheit ausgegangen, jetzt aber in dem wilden Jahre, wo jeder Unzufriedene glaubte, alle seine Wünsche erzwingen zu können, ging man weit über das Maß des früher Verlangten hinaus: Aufhebung und ewiges Verbot aller Aktiengesellschaften und sonstiger auf große Geldkapitalien basierter Schiffsunternehmungen, Verbot aller eisernen Kähne, Verbot des Gütertransportes auf Dampfern, Verstaatlichung aller Schleppdampfer, die aber in Zukunft überhaupt nur noch verwendet werden sollten, wenn die Leinpfade überschwemmt oder wirklich Mangel an Pferden vorhanden sei; Ausschluß ihrer Besitzer und überhaupt der Kaufleute als Pfuscher vom Schiffahrtsbetriebe, namentlich auch Verbot für alle Bergwerksgesellschaften, Kohlen und Erze selber zu verfrachten; Rückkehr zu einer Innung aller Schiffer mit Verschärfung eines von dieser selbst abzunehmenden Befähigungsnachweises; allgemeiner Lotsenzwang, kräftige Vertretung des Schifferstandes bei der Zentralkommission; endlich völlige Aufhebung aller Schiffahrtsabgaben. „Mit vielen Tausenden von Unterschriften bedeckt", wie die Kölnische Zeitung meldete, ging die Petition an das Frankfurter Parlament. — Die Bevölkerungsmassen nahmen Partei für die kleine Zahl der Schiffer.

In ihrer Gegenschrift haben die Dampfschiffahrtgesellschaften sich kühl und geringschätzig verhalten. „Es ist der alte Kampf der Ritterburgen gegen das Pulver, der Schreiber gegen die Buchdruckerei, der Handarbeiter gegen die Maschinen, der Lohnkutscher gegen die Eisenbahnen, aber die Weltordnung will weder Stillstand noch Rückschritt. Gegen die Verblendung, gegen die Beschränktheit, gegen die Anmaßung, die uns bedrohen, berufen wir uns auf das Recht der Freiheit, der Intelligenz, des Fortschritts, der steten Vervollkommnung." Sie erörterten die Geschichte der Entstehung und der Erfolge der Dampfschiffahrt, sie betonten besonders die Notwendigkeit, Verfrachtung und Schleppen zu verbinden an dem Beispiel der Kohlenschiffahrt, sie nagelten nochmals die Tatsache fest, daß jene klagenden Schiffer ebenso bei der Errichtung der Dampfschiffahrt wie bei der der Schleppfahrt die ihnen dargereichte Hand zurückgestoßen hatten, sie zeigten den Eigennutz in der Forderung der Innungsprüfungen, da doch gerade die jetzige staatliche Ordnung der Prüfung unparteiisch und gut sei, sie protestierten gegen die Bezeichnung ihrer Angestellten als Lohnknechte, da doch

Digitized by Google

bei ihnen jeder Schiffsführer 600 fl. Lohn und freie Wohnung, Licht und Heizung habe; wo bei 6 % Dividende 25—30 % des Rohertrages auf Arbeitslohn kämen, könne man doch von einem Druck des Kapitales auf die Arbeit nicht reden. Weniger gelang der Nachweis, daß die Not der Schiffer schon von der vermehrten Konkurrenz seit dem Erlaß der Rheinschiffahrtsakte herrühre; für die Zukunft, aber nicht die unmittelbare Gegenwart traf es zu, wenn sie etwas emphatisch erklärten: „Die Verteidiger des Alten prophezeiten immer den Untergang der Familien, wenn das Neue nicht untersagt und beschränkt werde. Das Neue blieb aufrecht, breitete sich aus und die Familien gingen nicht unter." Hierzu gab die gegenwärtige Betriebskonzentration keine Aussichten. Ihre Berechnungen des Kapitals und der Bemannung der Schleppfahrt einerseits, der Segelschiffahrt andererseits zeigten vielmehr klarer als alles übrige, zu welch vollständiger Herrschaft die neue Organisation auf dem Rheine gelangt war. Die Gesellschaften repräsentierten ein effektives Kapital von 4066000 Taler, wovon 1350000 Taler auf die 25 Schlepper, 1102000 Taler auf 102 eiserne Kähne, der Rest auf 400 Kohlenholzschiffe kam; die Bemannung betrug 2804 Mann. Dagegen kamen, wenn man von 500 niederländischen Schiffern, um deren Wohlergehen sich Deutschland nicht zu bekümmern brauchte, absah, von deutschen Rheinschiffern tatsächlich nur noch 61 mit 300000 Zentner Laderaum, deren Schiffe nach Berechnung der Denkschrift etwa 150150 Taler Wert darstellten, in Betracht. Denn die 700 Schiffer der Mosel, die 166 der Lahn, die 100 des Mains litten ja nicht unter der Konkurrenz der Schleppfahrt, sondern hätten im Gegenteil Vorteil davon. Die Rechnung ist freilich absichtlich niedrig; auch die Schiffer der Seitenflüsse hatten ja seit 1831 sich an der Rheinfahrt, wenigstens auf einzelnen Strecken beteiligt. Nur in einem Punkte harmonierten auch die Großunternehmungen mit der Petition der Schiffer: sie erklärten die Besteuerung des Kleingewerbes für ungerecht, und die Rheinzölle geradezu für verderblich für den einzelnen Schiffer, hatte er doch oft von Holland bis Mannheim 6000 Fr. an solchen vorzustrecken, was schon allein genugsamer Anlaß zur Verschuldung für die kleinen Unternehmer war.

Während so die Unternehmer ebenso wie die Schiffer die öffentliche Meinung zu bestimmen suchten, tagte in Koblenz am 27. und 28. April die vom Fünfziger Ausschuß einberufene gemischte Kommission. Ihre Beschlüsse sollten nur vorläufige sein, „bis die dazu berechtigte Volksvertretung Deutschlands eine gesetzliche Ordnung verfüge". Die Gesellschaften mußten einstweilen die Segel vor dem Sturm streichen. Freilich *nur einstweilen* gaben sie zu: 1. daß ungeachtet bestehender Kontrakte

Digitized by Google

die Segelschiffer nicht mehr gezwungen sein sollten, sich der Schlepper zu ihrer Fortschaffung zu bedienen, was nur die Mannheimer und die Ruhrorter Gesellschaft betraf; 2. daß die Gesellschaften den Warentransport der Intermediär-Schiffahrt ganz den Segelschiffern überlassen und sich auf die direkte Schiffahrt aus den Häfen, in denen sie ihren Sitz hatten, nach den äußersten Bestimmungshäfen und vice versa beschränken wollten, — das war offenbar zu Gunsten der überwiegenden Masse der Kleinschiffer der Nebenflüsse verfügt, die doch nicht nach Rotterdam fahren konnten; 3. daß die Kohlenschlepper und Kohlenschiffe sich des Transports der Handelsgüter enthalten sollten. Man band sich nicht ausdrücklich aber versprach doch, die Zahl der Dampfer und Kähne nicht zu vermehren[1] — eine Zusage, die leicht zu geben war, denn bei der allgemeinen Stockung von Handel und Wandel war die Verkehrsmenge der Schleppfahrten außerordentlich, zum Teil auf weniger als die Hälfte, gesunken[2].

Als im Herbst die Zentralkommission zu ihrer üblichen Sitzung in Mainz zusammentrat, hatten sich die großen Gesellschaften doch schon wieder von ihrem ersten Schrecken erholt. Auf den Antrag des rheinischen Handelsstandes hatte sie sich diesmal durch Abgeordnete der Handelskammern und der Rheinschiffer ergänzt, um eine neue Rheinpolizeiordnung zu beraten und den Streit zwischen Dampfschiffahrt und Segelschiffahrt auszutragen. In den Sitzungen, die vom 25. bis 28. September währten, machte die Änderung der polizeilichen Vorschriften nur wenig Schwierigkeiten. Das Ausweichen und Anlanden der Schiffe und das Ausfahren der Brückenjoche wurde besser als bisher geregelt. Stärker waren schon die Gegensätze in der Frage des Steuermannszwanges. Für die Strecke von Caub bis Bingen erkannte man noch die Notwendigkeit allgemein an, für die Strecke Mannheim bis Bingen wurde sie größtenteils bestritten. Die Schleppfahrtgesellschaften weigerten sich, für jeden Kahn einen besonderen Steuermann an Bord zu nehmen. Man einigte sich dahin, daß entweder jedes Schiff seinen eigenen Steuermann haben oder auf einigen Strecken einen Lotsen an Bord nehmen müsse. Die preußische Regierung erklärte aber nachträglich[3] ihre Verwunderung, daß man sich überhaupt noch für einen Zwang ausgesprochen

[1] Die Nationalversammlung nahm an, daß diese Zusage Geltung habe.

[2] Bericht der Zentralkommission 1848. Nur Ludwigshafen zeigte sogar eine kleine Vermehrung, um den Sturz im nächsten Jahr zu erleben. Die Kölner Gesellschaft fuhr weniger als im Vorjahr 668 673 Ztr. (im ganzen 737 638 Ztr.), die Mainzer 158 810 Ztr. (im ganzen 287 396 Ztr.), Mannheim weniger 596 156 Ztr. (im ganzen 354 696 Ztr.).

[3] Reskript 20. November 1848.

Digitized by Google

hätte, nachdem sie ihn 1844 auf dem preußischen Rheine aufgehoben habe, und die Handelskammern stellten sich alsbald wieder auf diesen Standpunkt. Die Zentralkommission erklärte darauf 1849 wenigstens alle Schiffe unter 600 Zentner für frei von Lotsenzwang, nur Holland behielt ihn unbedingt bei.

Die eigentlichen Kämpfe gingen doch nur über die Schleppschiffahrt. Die Schiffer stellten den Antrag: die Gesellschaften sollten ihre eigenen Kähne versteigern, diejenigen, welche nicht sogleich verkauft würden, sollten nur zur Aushilfe fahren; auf den Betrieb der Schlepper zurückgedrängt sollten sie auch diese nur Beurtfahrten zur Verfügung stellen. Das waren die alten Innungswünsche in nur wenig verschleierter Form; denn so würden Schleppen und Befrachtung wieder völlig getrennt und Zwangs-Rangfahrten überall eingerichtet worden sein. Auch wünschte man, daß nur für Segelschiffe der Rheinoktroi aufgehoben würde. Die Schleppfahr-Gesellschaften wiesen diese Zumutungen mit Protest zurück. Sie erklärten jene Zusagen vom April als nicht mehr bindend; sie stellten sich wieder durchaus auf den Boden der Gewerbefreiheit. Ihre eigenen Kähne nicht mehr zu vermehren erklärten sich nur Mainz und Ludwigshafen bereit, die Mannheimer Gesellschaft hatte noch keine eigenen Kähne angeschafft. Und ebenso erklärten sich die Handelskammern auf die Anfrage der Schiffer, ob sie die Ladungen zwischen ihnen und den Gesellschaften gleich verteilen wollten, ablehnend; der Handelsstand in Mainz, Coblenz, Ludwigshafen, Düsseldorf stand im Vertragsverhältnis mit den am Orte befindlichen Gesellschaften, die ja, wie wir sahen, bei ihrer Gründung wesentlich als Unternehmungen im lokalen Interesse angesehen worden waren.

Wohl bemerkte der Vertreter der Ruhrorter Gesellschaft, daß es den Schiffern ja freistehe, sich als Aktionäre an den Unternehmungen zu beteiligen, aber gerade die Form der Großunternehmung war es ja, die jene haßten. Darum überging man auch ein entgegenkommendes Schreiben des preußischen Ministeriums mit Stillschweigen, welches jetzt seine Bereitwilligkeit erklärte, die Bildung von Schiffervereinen zur Anschaffung von Schleppdampfern durch Unterstützung zu begünstigen. Dennoch verliefen die Unterhandlungen nicht völlig ergebnislos. Die Vertreter der Gesellschaften erklärten ausnahmslos, sie seien unter gewissen Bedingungen bereit, die Segelschiffe gegen einen billigen Lohn zu schleppen. Auch dieses Zugeständnis war schätzenswert; es war doch immerhin ein Versprechen, daß die Großunternehmungen ihre Macht nicht schonungslos ausnützen, sondern den kleinen Konkurrenten helfen wollten.

Ehe es hierzu kam, spielte sich noch am 2. Dezember in der Nationalversammlung die Debatte über die Massenpetition ab. Die Versammlung

Digitized by Google

war ermüdet durch die heftigen Szenen, die sich im Anfang der Sitzung über die Erschießung Robert Blums abgespielt hatten; sie hatte alsdann die Aufhebung der Schiffahrtsabgaben beraten und beschlossen und war jetzt geneigt, ohne große Debatten den Kommissionsbericht zu genehmigen. Dieser erklärte es für undenkbar, die Schleppschiffahrt zu hindern; denn solche Maßregeln müßten in ihrer Konsequenz alle größeren Unternehmungen des Handels- und Fabrikstandes und das ganze Maschinenwesen vernichten. Jedoch wünschte er, daß die Gesellschaften selber eine Unterstützungskasse für Segelschiffer einrichten möchten, empfahl aber andererseits den Regierungen, statt Almosen Unterstützungen zur Anschaffung von Schleppern zu gewähren. Im übrigen tröstete er: Das wahre Mittel sei die Aufhebung der Rheinzölle; denn sie werde solche Gütermassen auf den Rhein ziehen, daß alle Segelschiffe ebenso wie alle Schleppkähne fortwährend beschäftigt sein würden. Der Staatssekretär Fallati erklärte: „Das Handelsministerium habe nicht auf die Aufforderung der Versammlung gewartet, sondern sich mit sämtlichen Rheinuferstaaten in Verbindung gesetzt zu einer Konferenz, die sehr erfreuliche Resultate zu Wege gebracht. Es seien auch schon die außerdeutschen Uferstaaten zum Beitritt aufgefordert." Verlautet hat jedoch weiter von diesen erfreulichen Resultaten nichts. Nur der Kölner Abgeordnete Raveaux antwortete mit einem Protest. Der theatralische Demagoge, der seinen Weg zur Popularität als gefeierter Karnevalspräsident gemacht hatte, sprach doch diesmal in einem kurzen Worte den Kern der Frage richtig aus: „Es handelt sich darum, ob Sie den ganzen Schifferstand in das Proletariat verstoßen wollen. Der Grund liegt nicht in den Dampfschiffen, sondern darin, daß man Monopole geschaffen hat, daß der Kaufmann zugleich Schiffer, Aktionär und Spediteur geworden ist. Das muß bekämpft werden." Ob er sich gesagt hat, daß damit die Demokratie die ganze Gewerbefreiheit bekämpfte, mag freilich zweifelhaft bleiben.

Einen unmittelbaren Erfolg hat diese kopflose und maßlose soziale Bewegung innerhalb der großen politischen Kämpfe des Jahres 1848 nicht gehabt, und doch bedeutet sie für die kleine Schiffahrt eine Umwandlung zum Besseren. Sie konnte sich fortan der Dampfmotoren mit Vorteil bedienen, und mußte denn doch einsehen, daß ihre Vorliebe für den Leinenzug ihrem eigenen Interesse widerspreche. In den nächsten Jahren fing dieser an zu verschwinden[1]. Schon der Bericht für 1849 konnte feststellen, daß das Schleppen der Segelschiffer allgemeiner werde; die Gesellschaften

[1] Nach dem Berichte der Zentralkommission (cf. Eckert 266) von 1851 passierten die Fähre oberhalb Düsseldorf 1847 9381 Pferde, 1850 nur noch 1287.

Digitized by Google

hatten ihre Preise so ermäßigt, daß sie die Pferdekraft unterboten. Diese Bewegung hielt in den nächsten Jahren an. Die Kölner Gesellschaft hatte 2 Schlepper ganz in den Dienst des Kölner Schiffahrtvereins und seiner Beurten gestellt, freilich transportierte dieser auch jetzt bei seinem letzten Aufschwung noch nicht die Hälfte der Güter, die die Gesellschaft selber verlud[1].

Wieder aber bildeten doch die Einzelschiffer eine namhafte Konkurrenz. Sie wirkte dahin, wenn auch nicht sie allein, daß die Frachten sanken; die Gesellschaften konnten selbst bei großer Steigerung des Verkehrs über Rückgang des Gewinns klagen[2]; das machte sie geneigter, fremde Boote zu schleppen, und die Zentralkommission konnte konstatieren, daß die Schlepplöhne so gesunken seien, daß die Segelschiffer auch mit ihren gesunkenen Frachten noch leidlich auskämen. Bei einem Vergleich im Jahre 1856[3] zeigte sich, daß die „Segelschiffahrt" gegen 1848 sich auf dem Rhein um 37,7 %, auf dem Neckar um 47,8 %, auf dem Main um 42,8 %, auf der Ruhr um 43,1 % vermehrt hatte. Nur auf der Mosel war sie um 10,2 % und im Elsaß gar um 76 % zurückgegangen. Hier hatte der Wasserweg der Eisenbahn erliegen müssen.

Es waren aber nicht mehr, oder nur noch zum kleinsten Teil eigentliche Segelschiffe. Masten und Segel verschwanden jetzt allmählich, die neuen Kähne waren fortan alle für die Bedürfnisse des Schleppens zu Berge gebaut, wenn auch die eisernen Kähne erst mit dem Sinken der Eisenpreise allgemeiner wurden. Durch geschickte Benutzung dieses Vorteils wußte sich je länger, desto mehr Holland wieder in den Besitz des Schiffsbaues zu setzen. In Preußen stellte eine Zählung im Jahre 1869 fest, daß im Verlauf der letzten 20 Jahre die kleinen Segler unter 3000 Ztr. sich um 23,3 % vermindert, die großen um 78,5 % vermehrt hätten. Seit 1856 war ihre Zahl von 787 auf 1019 gestiegen; dabei hatte sich die Zahl der Fahrten der großen Schiffe mindestens verdoppelt. Die Zahl der Schlepper hatte um 47,6 %, ihre Pferdekraft um 34,5 % zugenommen. In allen oberrheinischen Staaten hatte allerdings die Anzahl der Schiffer sehr abgenommen (Baden von 370 auf 221, aber mit ziemlich gleicher Tonnenzahl, Bayern 24 zu 20, Hessen 167 zu 74).

[1] Im Jahre 1850 643 815 Ztr. gegen 1 397 647 Ztr. der Gesellschaft.

[2] Jahresbericht 1850.

[3] Niederlande und Nassau fehlten dabei. Gerade in den Niederlanden war aber der neue Aufschwung der Kleinbetriebe am größten. Über die Zunahme der Schleppschiffahrtgesellschaften cf. Jahresbericht 1857. Es waren ihrer damals 17 mit 50 Schleppern und 154 Anhängeschiffen vorhanden. Die eisernen Kähne hatten sich doch seit 1848 von 102 nur auf 116 vermehrt. Vgl. die genaueren Mitteilungen bei Eckert 283—288, dessen Ausführungen und Tabellen nichts zuzufügen ist.

Digitized by Google

Kam nun dergestalt die Klein-Unternehmung seit 1848 wieder in die Höhe, so geschah dies nur durch die Einzel-Konkurrenz, die Versuche der genossenschaftlichen Zusammenfassung in den Rangfahrten verkümmerten ganz und gar[1]. Noch 1848 hatte es geschienen, als ob sie wieder aufblühen würden, da es ihnen leichter war, mit den Schleppern feste Kontrakte zu schließen; aber ihre Zeit war vorbei. Das Schwanken der Frachten machte es ihnen immer schwerer, eine feste Tarifierung auf etwas längere Zeit, worin doch ihr Wesen bestand, vorzunehmen, die Einzelschiffer nahmen Pauschpreise statt die Fracht nach Zentnerzahl und Warengattung anzuschlagen. Bei dem stets großen Angebot von Schiffsraum lag dem Kaufmann jetzt nicht mehr so viel wie früher daran, zu bestimmten Tagen auf sichere Abfahrt eines Schiffes rechnen zu können; vor allem der Stückgutverkehr, um dessentwillen die Beurten eingerichtet waren, zog sich überhaupt von der Wasserstraße auf die Eisenbahnen, oder soweit diese ihn behielt, genügten die Personendampfer. So verkümmerte auch der Rest der Rangfahrten. Der Jahresbericht von 1860 hielt ihnen die Leichenrede: „Mit dem Eingehen dieser Fahrten wird das letzte aus der Vorzeit herstammende Band genossenschaftlicher Organisation des Segelschifferstandes, der nur noch mit der größten Anstrengung, oft ohne Verdienst und nie mehr mit erheblichem Gewinn sein Geschäft betreibt, zerrissen." 1862 meldete er, daß die Beurtfahrt nur noch dem Namen nach bestehe. Auch die Einzelschiffer hatten sich teilweise bequemt, ihr Gewerbe in Verbindung mit dem Eigenhandel auszuüben. Der Bericht der Zentralkommission von 1868 meint: solche Schiffer bilden eine Ausnahme von der Regel, daß die Schiffer einen ihren Leistungen entsprechenden Reingewinn schon lange nicht mehr erzielten. Seitdem aber hat der Aufschwung des Rheinverkehrs wieder eine Fülle von Kleinschiffern, die nur Schiffer sind, auf den Rhein gebracht; die gleichen Erwägungen über mangelnde Rentabilität werden auch jetzt in jedem schlechten Jahre laut, in jedem guten vermehrt sich doch wieder die Anzahl der vorhandenen.

Unterdessen hatten sich seit 1848 die Existenzbedingungen der gesamten Schiffahrt verschoben. Die Konkurrenz des Landweges, die schon durch die Durchführung des Chausseebaues beträchtlicher als früher geworden war, hatte durch die Ausbildung des Eisenbahnnetzes ein erdrückendes Übergewicht erlangt. Jede Darstellung des Verkehrswesens dieser letzten Epoche müßte von den Eisenbahnen ausgehen, da sie die unbestrittene Führung übernahmen, eine solche Untersuchung aber liegt nicht in unserer Aufgabe.

[1] Der Bericht der Zentralkommission von 1868 setzt auf genossenschaftliches Zusammenhalten wieder Hoffnungen, die jedoch ganz vergeblich waren.

Digitized by Google

Nur einzelne Tatsachen, an denen man die Entfaltung dieser Konkurrenz und ihre Art besonders erkennen kann, mögen hier hervorgehoben werden.

Die ersten Eisenbahnen im Westen waren im wesentlichen als Zufahrtstraßen zu den Flüssen gedacht. Allerdings hat nicht nur Fr. List, sondern auch Hansemann und Camphausen sofort postuliert, daß der Staat nach umfassendem Plane sein Gebiet mit einem Eisenbahnnetz umspinne[1], aber wenn Camphausen einen Ersatz der Chausseen durch Eisenbahnen nur dann für rätlich hielt, „wenn unter ebenso günstigen Wirkungen die Unterhaltung und Verzinsung nebenbei erzielt werde", so mußte bei der ängstlichen Art die „günstige Wirkung" zu berechnen, einstweilen der Eisenbahnbau darauf beschränkt bleiben, sich in das vorhandene Verkehrsnetz als dienendes Glied einzuordnen. Die Bahnverbindung von Antwerpen nach Köln war, wie wir sahen, ganz als Transitstraße zwischen dem Meer und dem Rhein gedacht; die andere gleichzeitig konzessionierte Bahnverbindung, die Rhein—Weserbahn, zeigte schon durch ihren Namen ihre Bestimmung an. In den wechselvollen Schicksalen[2], die dieses Projekt bis zur Ausführung durchzumachen hatte, hat wie bei der rheinischen Bahn die lokale Eifersucht, für die eigene Stadt die beste Zufahrtstraße zum Rhein zu gewinnen, die Hauptrolle gespielt. sie war maßgebend für die ersten Konkurrenzbahnen; denn Düsseldorf, das immer wachsende, durfte Köln keinen Vorsprung gewinnen lassen; es mußte Umschlagsplatz wie dieses bleiben[3]. Der Kampf um die Eisenbahnlinien war in mancher Hinsicht eine neue Auflage des Kampfes um den Stapel. Ebenso war bei den ersten Plänen der württembergischen Staatseisenbahnen der leitende Gedanke Verbindung des Neckars mit Donau und Bodensee[4].

Wie matt betrieb man dagegen im Vergleich zu diesen Querbahnen die Längsbahnen in der Richtung des Stromes. Wohl war man in Berlin mit Rücksicht auf den Absatz der Ruhrkohlen einer Bahnverbindung mit Holland günstig; seit 1832 und 1834 verhandelte man über sie, aber ohne allen Nachdruck. Über 20 Jahre sollten vergehen, bis sie erreicht wurde[5]. Als dann 1844 die ohne technische Schwierigkeiten zu bewältigenden Linien Köln—Krefeld und Köln—Bonn erbaut wurden, waren es Lokalbahnen;

[1] Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen 1833. Über Hansemann Bergengrün 188 f.

[2] Hierüber eingehend Bergengrün 226 f. Fleck in Archiv für Eisenbahnwesen 1896 besonders 36 u. 39 f., 47 f.

[3] Bergengrün 256 ff.

[4] Jacob, Die Württembergischen Staatseisenbahnen.

[5] Fleck a. a. O. S. 46.

Digitized by Google

an deren weitere Fortsetzung man zunächst nicht dachte. Mit namenloser Erbitterung bekämpften sich in Bonn die Parteien der Bürgerschaft und die einzelnen Stadtteile wegen der Bahnhofsfrage; denn man nahm an, daß nun Bonn der Personenstapel, der Umschlagsplatz zwischen Eisenbahn und Dampfschiff werden müsse[1]. Auch am untern Maine war die Taunusbahn einstweilen nur der alten unbehilflichen Marktschiffahrt gefährlich[2]. Wohl hat damals Friedrich List in einem seiner besten, mit köstlichem Humor geschriebenen Aufsätze die Unbedenklichkeit, ja sogar die Notwendigkeit zweier Uferbahnen neben dem Rhein erwiesen, aber seine Prophezeiung von einer solchen Entwicklungsfähigkeit griff weit vor. Die erste Längsbahn an der Elbe, Magdeburg—Wittenberge, rentierte nicht. Die geringe Erleichterung der Elbschiffahrt durch die Aufhebung des Stader Zolls und die Ermäßigung der Elbzölle hatte das bewirkt[3].

Nur da, wo die Flußfahrt größere Schwierigkeiten bot, schien eine Konkurrenz für die Eisenbahn in dieser ersten Epoche günstiger zu liegen. Selbst für die Ruhr glaubte der treffliche Wasserbauinspektor Henz, der mit seinem sachkundigen Beirat bei der Ausarbeitung der Projekte der Eisenbahnen im Westen überall fördernd eingegriffen hat[4], daß man von einer Eisenbahn wohl Ausdehnung des Absatzgebietes, Beschränkung des schädlichen Lagerns der Kohle, größere Regelmäßigkeit der Preise bei regelmäßigeren Zufuhren, erwarten könne, aber sein Schlußurteil blieb doch: „Der Transport einer Eisenbahn bleibt immer auf die Massen beschränkt, um welche die Ruhrbeförderung hinter dem Bedürfnis zurückbleibt“[5]; eine wirksame Konkurrenz sei nur zu erwarten, wenn sich der Eisenbahntransport auf eine Entfernung von 3 Meilen beschränken könne. Demgemäß griff man auf der Ruhr, die bei dem bisherigen Zustand schon 1840 an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gelangt war, zu Ausbauten und Vertiefungen des Flußbettes, so daß Fahrzeuge von 1,1 m Tiefgang mit 170 t Ladung auf ihr gehen konnten. Selbst am Oberrhein schien es anfangs, als ob

[1] Eine Sammlung der Aktenstücke, die für die Anfänge des Eisenbahnwesens sehr instruktiv ist, hat der Generalanzeiger für Bonn, Jahrgang 1902 unter dem Titel „Eiserne Angelegenheiten“ veranstaltet.

[2] Eckert S. 291.

[3] Fleck in Archiv f. E. 1895 S. 644 f. Erst nach der Fusion mit der Magdeburg-Halberstädter, die also bis 1863 auch mehr als Zufahrtstrecke zum Flusse gewirkt hatte, fortan aber ihren Verkehr lieber weiter auf die Bahn leitete, erfolgte ein Aufschwung.

[4] So auch später als Ministerialrat für das Eisenbahnwesen in Berlin. Arch. f. E. 1896 S. 29 A.

[5] Henz, Der Ruhrstrom.

Digitized by Google

die ersten Eisenbahnlinien die Rheinschiffahrt heben würden. Der Bericht der Zentralkommission für 1839 konstatierte das für den Straßburger Hafen, aber Straßburg war eben einstweilen Umschlagsplatz. Sobald aber die Elsässer Bahn als Längsbahn wirkte, erdrückte sie sofort die Schiffahrt. Man suchte noch 1840 ein neues leichtes Schnellboot auf diese Strecke zu bringen, aber schon im Jahre 1842 war zu konstatieren, daß die Strecke Hüningen—Straßburg verödе, und 1845 war bei Breisach kein Schiff mehr vorübergegangen. Dagegen blühte jetzt Mülhausen als Umschlagsplatz der Bahn und des Rhein—Rhonekanals erst recht auf. Der Rhein—Rhonekanal, auf dem die französische Kohle nach dem Elsässer Industriezentrum ging, erlebte damals seine goldenen Tage. Sein Verkehr stieg vor 1848 schon einmal auf 15 Millionen Zentner, während die höchste Ziffer des Rheinverkehrs bei Emmerich im Jahre 1847 11 282 174 Zentner war. Auch hier äußerte sich dann aber seit 1848 die Konkurrenz der französischen Eisenbahnen. Dagegen hob sich seit der Herstellung des Saarkanals (1867) sofort wieder der Straßburger Hafen um ein weniges, weil nun die Saarkohle den Kampf mit der von St. Etienne aufnehmen konnte.

Erst durch die badische Eisenbahn wurde jetzt Mannheim der unbestrittene Stapelplatz des Rheinverkehrs. Bisher hatte der Wasserverkehr bis Straßburg trotz aller Unbequemlichkeit die Konkurrenz des Landverkehrs noch leidlich bestehen können. Nachdem im Jahre 1844 die badische Bahn ihren Landgüterverkehr eröffnet hatte, sank aber sofort die Fracht für den Tonnenkilometer von 40 Pf. auf 2,2 Pf.[1]. Die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft suchte demungeachtet sogar für den Personenverkehr die direkte Verbindung mit Straßburg aufrecht zu erhalten, sie forderte damit nur die heftige Konkurrenz nicht nur der Bahn, sondern auch der Düsseldorfer Gesellschaft heraus, die einen förmlichen Vertrag mit der großherzoglichen Verwaltung über die gegenseitige Zuleitung des Verkehrs in Mannheim schloß. Schon 1847 hatte der Güterverkehr auf der Strecke oberhalb Mannheim aufgehört, im Jahre 1855 gab denn auch die Kölner Gesellschaft den ungleichen Kampf auf[2]. Mannheims Hafenverkehr aber hatte sich gleich im ersten Jahre des Bahnverkehrs fast um ein Drittel gehoben[3]. Die Revolutionsstürme der folgenden

[1] Borgius I 112.

[2] Vgl. die Tabelle der Zentralkommission, wieder abgedruckt bei Eckert 331. Die Bergfahrt bis Straßburg hatte 1843 noch 35 821 Zentner betragen, war 1846 schon auf 1480 Zentner gesunken, hörte 1854 auf; die Talfahrt als rein lokaler Verkehr zeigte wechselnde, aber immer geringfügige Mengen.

[3] Bericht der Zentralkommission 1845. Damals betrug er 1 898 846 Zentner. Die Steigerung gegen das Vorjahr betrug 509 320 Zentner, im Jahre 1847 betrug

Digitized by Google

Jahre beeinträchtigten diesen Aufschwung des Mannheimer Hafenverkehrs doch nur vorübergehend. Bis zum Jahre 1856 steigerte sich das Tempo in diesem Wachstum noch fortwährend, damals erreichte es mit 5 205 836 Zentner seine Höhe, darauf erfolgte auch hier ein Rückgang und alsdann bis zum Erlaß der revidierten Rheinschiffahrtsakte fast völliger Stillstand. Auch hier hatte beim Ausbau des Eisenbahnnetzes am Mittelrhein die Eisenbahn sich bald als Konkurrent und nicht bloß als Zufuhr- und Abfahrtstraße, wie sie es anfangs gewesen war, enthüllt.

Ebenso rasch und vollständig wie auf dem Rhein oberhalb Mannheims erlag die Schiffahrt auf den Seitenflüssen den Eisenbahnen, da sich auch hier die Hoffnung, daß sie ihnen den Verkehr zuleiten würden, als trügerisch erwies. Erst im Jahre 1850 war die erste kleine Bahnstrecke in Württemberg eröffnet worden, aber im Jahre 1858 sah sich bereits der Staat veranlaßt, die Neckarschiffahrt, an deren Konkurrenz mit dem Main er einst so große Hoffnungen geknüpft hatte, gegen die Auszahlung von 50 % des Nennwertes der Aktien zu übernehmen, d. h. ihr einen leichten Tod zu gewähren. Alle oft wiederholten Versuche, die Neckarschleppfahrt neu zu beleben, haben zu keinem befriedigenden Resultat geführt. Auf dem Main[1] verlor sich bei der Eröffnung der Bahnstrecke Bamberg—Schweinfurt im Jahre 1852 dort sofort der Schiffsverkehr. Darauf suchte die Dampfschleppfahrt um so kräftiger auf dem Untermain den Verkehr an sich zu ziehen und geriet nochmals in heftigen Kampf mit den Segelschiffern, die ganz konsequent nicht mehr und nicht weniger verlangten, als daß der Staat die Korrektion des Mains, durch die das Fahrwasser verbessert wurde, wieder einstellen solle. Aber der nachrückenden Eisenbahn fiel auch dort die Dampfschiffahrt zum Opfer, schon im Jahre 1854 nach Verkauf der besten Schiffe war sie nur noch eine unbedeutende Lokalfahrt, im Jahre 1858 hatte sie gleichzeitig mit der Konkurrentin auf dem Neckar ihr Ende erreicht. Die Segelschiffahrt auf den Seitenflüssen teilte das Schicksal ihrer Gegnerin, nur daß sich bei den geringen Ansprüchen dieses Kleinbetriebes etwas mehr Lokalverkehr erhielt. Im Jahre 1859 wurden auch die Rangfahrten auf der Mosel gekündigt, weil sie die Konkurrenz mit der Eisenbahn nicht mehr aushalten konnten. Im Jahre 1864 berechnete die Zentralkommission, daß der Jahresausfall auf den Nebenflüssen betrage: Auf dem Neckar bei Mannheim 2428 Schiffe mit 1 346 244 Zentner, auf dem Main bei Höchst 2004 Schiffe mit 1 134 894 Zentner, auf der Lahn bei Niederlahnstein 2030 Schiffe mit

die Jahreszunahme 670 000 Zentner. Die Bergfahrt ab Mannheim aber hatte 1845 um 43 210 Zentner abgenommen.

[1] Schanz S. 189 f.

Digitized by Google

1 149 023 Zentner. Nur die Schiffahrt auf der Ruhr, wo, wie wir sahen, der Staat die Konsequenz zog, die Kanalisierung des Flusses selber durchzuführen, hielt sich die Schiffahrt, freilich auch nur so lange, bis hier das Eisenbahnnetz völlig ausgebaut war, um alsdann gerade hier völlig zusammenzubrechen. Immerhin war es ein deutliches Zeichen, auf welche Weise in einer späteren Zeit die Technik auch die Nebenflüsse wieder dem großen Verkehr zugänglich machen konnte.

So leichtes Spiel wie auf den bisher betrachteten Strecken hatten nun die Längsbahnen auf der Hauptstrecke des Stromes abwärts Mannheim nicht. Die beiden Dampfschiffahrtsgesellschaften erlitten wohl in den ersten Jahren nach Eröffnung der Bahn einen Rückgang der Personenbeförderung, wußten ihn aber doch, freilich mit schweren Einbußen, durch Tarifherabsetzung auf der Höhe zu halten; die Steigerung freilich war fortan nur sehr langsam und oft — so 1864 — unterbrochen[1]. Im Güterverkehr zeigte sich sogleich, daß auch die zuleitenden Querbahnen ihre hebende Wirkung nur für einzelne Stromstrecken äußerten, andere dagegen lahm legten. So war es gleich bei der ersten Linie Köln—Antwerpen der Fall. Sie mußte, wie dies ja auch die Absicht war, die Schiffahrt auf dem Niederrhein drücken. Schon im ersten Jahre ihres Betriebes, berichtete die Düsseldorfer Handelskammer, habe sie der Schiffahrt einige 100 000 Zentner entzogen; wäre nicht die Kölner Schleppfahrt entstanden und durch sie die alte Lethargie beseitigt worden, so würde der Rückgang noch viel fühlbarer sein. Aber auch so sei die Schleppfahrt eigentlich nur bei der Talfahrt im Vorteil, bei oktroipflichtiger Durchfuhr sei die Konkurrenz mit dem Schienenwege schon jetzt unmöglich, bei der Einfuhr könne die Schleppfahrt nur in wenigen Artikeln, wie Häute, Twiste, Indigo konkurrieren, bei anderen sei sie schon unterlegen[2]. Da die belgische Bahn Staatsbahn sei, könne die dortige Regierung, je nachdem es die Konkurrenz erheische, mit den Transportpreisen steigen und fallen, um der Seeschiffahrt, dem Transit, dem Eigenhandel Belgiens aufzuhelfen; Holland aber bleibe fortan abhängig von den Frachtpreisen, die Belgien auf der Bahn selbständig reguliere. Die Düsseldorfer waren so einsichtig, den Vorteil dieser Verschiebung für die Gesamtheit anzuerkennen, sie wußten wie jedermann, daß Holland die

[1] Siehe oben und die Verkehrstabelle der Zentralkommission bei Eckert und dessen Ausführungen S. 339 f.

[2] H.-K. Düsseldorf an die Zentralkommission 12. Oktober 1844. Die Bahnfracht von Antwerpen stellte sich im Vergleich zur Wasserfracht von Rotterdam inklusive der Belastungen bei 100 kg Baumwolle 208 Cts.: 275, Masseln 137: 230, Tran, Öl, Wein 268: 293, Kaffee, Reis 238: 285.

Digitized by Google

Konsequenzen aus dieser Konkurrenz der Eisenbahn durch Erleichterung der Schiffahrt ziehen müsse, sie stellte damals für Düsseldorf selber das Programm fest, das sie in den nächsten Jahrzehnten mit großer Konsequenz verfolgt hat: Ausbildung Düsseldorfs zum Eisenbahnknotenpunkt, Aufhebung aller Schiffahrtsabgaben, Stiftung einer eigenen Schleppfahrt, wozu die andern niederrheinischen Plätze Duisburg, Ürdingen, Neuß halfen.

Wohl stieg zunächst die Schiffahrt noch im allgemeinen, aber schon 1854, beim Hochstande der Schiffahrt, fing man an zu zweifeln, ob sie sich bei weiterer Entwicklung der Eisenbahnen auf diesem Punkte werde halten können. Daß sich die Wirtschaftskrisis des Jahres 1857 in allen Rheinhäfen bemerklich machte, war erklärlich, aber auch nach ihrer Überwindung wollte der Schiffsverkehr keinen rechten Aufschwung mehr nehmen, und im Jahre 1859 mußte bereits die Zentralkommission den Beschluß fassen: „Bei dem großen Interesse an dem ferneren Bestehen und Gedeihen der Rheinschiffahrt bleibt zu hoffen, daß bei fortgesetzten Verhandlungen über das Maß und die Modalitäten der zu bewilligenden Erleichterungen unter Berücksichtigung der veränderten dringenden Verhältnisse und der eingetretenen immer größeren Konkurrenz der Eisenbahnen ohne weiteren Verzug zu einem baldigen, gedeihlichen Abschluß gelangen werde." In jenem einen Jahre hatte der Verkehr von 9 Häfen um 2 608 546 Zentner abgenommen, davon in Mannheim allein um 1 050 785 Zentner. Dem stand allerdings in 8 Häfen eine Zunahme von 1 016 258 Zentnern gegenüber, aber mehr als die Hälfte von diesen entfiel auf Ruhrort mit 540 916 Zentner. Gerade in den folgenden Jahren aber begann der überlegene Wettbewerb der Eisenbahnen auch um die Kohlenfrachten. Besonders bezeichnend ist die Entwicklung in Köln[1]. Der Schiffahrtsverkehr ging hier in den Jahren 1856 bis 1863 von 366 724 Tonnen auf 233 687 Tonnen zurück, während der Güterverkehr auf den Bahnhöfen sich gleichzeitig von 436 228 Tonnen auf 790 778 Tonnen steigerte. Die Vernachlässigung des Hafens trug wohl hierzu bei, aber in den meisten Hafenplätzen, selbst in Mannheim, stellte sich die Sache kaum anders. Was Wirminghaus von Köln sagt, gilt vom ganzem Rheinverkehr: „Handel und Industrie, überhaupt die ganze Unternehmung, gewissermaßen geblendet durch die unerwarteten Erfolge des neuen Transportmittels, wandten sich von der Schiffahrt ab."

Die Mannheimer Zollstelle hatte 1856 das Maximum von 5 205 896 Zentnern erreicht und war 1864 auf 3 244 123 Zentner gesunken[2]. Was

[1] Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt S. 39 f.

[2] Es scheint jedoch, daß in dieser Ziffer der Bergverkehr, der in Mannheim selber endete — also ein Hauptteil nicht enthalten ist.

Digitized by Google

wichtiger ist: der Talverkehr Mannheims zeigte von 1856 auf 1865 den Rückgang von 4 551 200 Zentnern auf 2 176 692 Zentner. Erst als man 5 Jahre nach Aufhebung der Rheinzölle den Vergleich der Entwicklung zwischen 1843 und 1871 zog, zeigte sich, daß sich der Hafenverkehr Mannheims im Ganzen verfünffacht, der von Ludwigshafen sogar verneunfacht hatte[1]. Überall aber zeigte sich von Duisburg an aufwärts die enorme Differenz zwischen Berg- und Talversand. Man kann im Durchschnitt der Jahre bis zur Aufhebung der Rheinzölle rechnen, daß nur wenig über die Hälfte der Güter der Bergfahrt talwärts gingen. Von Duisburg-Ruhrort ab kehrte sich das Verhältnis natürlich um; hier war das Mißverhältnis sogar noch größer. Der Jahresbericht von 1867 führt als Beispiel an, daß bei Emmerich 10 183 beladene Fahrzeuge abwärts, aber nur 3008 aufwärts gingen. In Mannheim dagegen gingen von 2321 beladen angekommenen Schiffen 763 unbeladen zurück.

Wenn man allerdings den Gesamtverkehr der rheinischen Häfen ins Auge faßt[2], so scheint hier mehr Stillstand als Rückgang eingetreten zu sein, und der Gesamtverkehr bei den Zollämtern — eine allerdings nicht sehr beweiskräftige Zahl — würde sogar eine andauernde Erhöhung zeigen; hier aber kommt alles auf die Zusammensetzung der Transporte an. Sie hatte sich gegen früher außerordentlich verschoben. In dem Jahre der Aufhebung der Rheinzölle hat die Zentralkommission[3] einen Rückblick, der zugleich ein Ausblick in die Zukunft sein sollte, angestellt: den Eisenbahnen hätten sich jene Güter zugewendet, deren Empfänger weniger auf die Höhe des Frachtsatzes, als auf die Kürze der Lieferzeit Gewicht legten. Das seien jene Waren, die den Schwankungen des Angebots und der Nachfrage ausgesetzt und Gegenstände der Spekulation sind, ebenso die zum Luxus

[1] Bericht der Zentralkommission für 1871. Mannheim: 1843 1 737 517 Ztr., 1871 8 036 121 Ztr. Ludwigshafen: 1843 374 399 Ztr., 1871 3 120 823 Ztr.

[2] Nach meinen Berechnungen, für deren Exaktheit ich aber nicht bürge — denn Statistik ist nicht meine Sache — würde dieser Gesamtverkehr 1857 auf 27 667 000 Ztr. und 1864 auf 27 020 333 Ztr. gestanden haben, in der Zwischenzeit würde 1862 mit 32 381 000 Ztr. allein einen nennenswerten Mehrbetrag aufweisen. Vgl. die Übersicht der Zollämter bei Eckert 332 f. Es ist nun weiterhin wünschenswert eine Statistik der mit der Bahn versendeten Gütermengen, eine Spezialisierung der Waren und ihrer Verteilung auf die Verkehrswege, vor allem ebenso genaue statistische Untersuchungen für die einzelnen Häfen, wie sie Wirminghaus für Köln gegeben hat. Ich bin mir wohl bewußt, daß allgemeine Kennzeichnungen, gegründet auf symptomatische Zahlen, wie ich sie hier gebe, die Erkenntnis der Vorgänge nicht viel fördern.

[3] Bericht von 1866, die Tabellen desselben zum Teil abgedruckt bei Eckert 350 f.

Digitized by Google

gehören. Das absolute Gewicht der auf dem Rheine versandten Waren nehme daher beständig zu, die Zusammensetzung aber ändere sich. Man zog damals daraus den seitdem so oft und bisweilen wie eine feststehende Lehre wiederholten Schluß: „Die Schiffahrt tritt dadurch in die ihr angewiesenen natürlichen Bahnen und ihr absoluter Nutzen steigert sich mit der Verringerung des Transports derjenigen Waren und Güter, welche schneller und deshalb billiger durch die Eisenbahnen befördert werden können." Das war damals als ein Trost für die stockende Schiffahrt gemeint, seitdem hat man jedoch diese schwächliche Lehre von der natürlichen Verteilung der Transporte bekanntlich viel mehr zur Beschwichtigung der Befürchtungen der Eisenbahnvertreter benützt. Besonders auffallend war der Rückgang der Kaffeeversendung auf dem Rhein (Eingang bei Emmerich 1856: 632 748 Zentner, 1866: 378 913 Zentner), bei Rohtabak (Emmerich 1856: 152 822 Zentner, 1866: 80 400 Zentner), Baumwollengarn (1856: 156 636 Zentner, 1865: 85 503 Zentner[1]). Im Talverkehr waren Wein und sogar Roheisen einstweilen noch ziemlich gleich geblieben; wertvolle Textilwaren dagegen hatten den Wasserweg überhaupt verlassen. Schon 1857 bezog Elberfeld den englischen Twist nur noch mit der Bahn. Eine Frachtstatistik aus dem Jahre 1870 zeigt allerdings auch eine so geringe Spannung zwischen den Schiffs- und Eisenbahnfrachten, und eine so viel größere Regelmäßigkeit der letzteren, gerade für die hochwertigen Waren, daß diese Verschiebungen sehr erklärlich werden. Sie dauerten auch in der nächsten Zeit fort, und die Ausnahmetarife der Bahnen für Eisen entzogen es schon seit 1870 der Schiffahrt fast ganz.

Dagegen hob sich der Versand von Rohmaterialien auf dem Wasserweg beständig. Höchst schwankend blieb zwar noch immer der Getreideversand[2], weil er von den Ernten abhing. Hatte man in der großen Agrarkrisis vor 1830 im Getreideexport aus dem westlichen Deutschland, womöglich nach Amerika die Rettung gesehen, so konnte schon 1848 die Handelskammer Köln in einem für die Nationalversammlung bestimmten Überblick über die Lage der Volkswirtschaft bemerken: Der Eigenhandel mit Getreide gehe nur noch nach Frankreich und werde nie mehr die frühere Bedeutung erreichen, nicht allein wegen des Mehrbedarfs im Inland, sondern auch wegen der entfernteren Konkurrenz, die durch die jetzige Zollpolitik Englands begünstigt werde. Nur eine kurze Zeit war auch Mannheim Exportplatz geblieben.

---

[1] Der Versand der Rohbaumwolle war dagegen ziemlich gleich geblieben.

[2] Die inhaltlich guten Ausführungen von Borgius, Mannheim 139 ff. ꝛc. sind leider durch gar kein Zahlenmaterial gestützt.

Digitized by Google

Als dort beinahe plötzlich der Ankauf in der Getreidehalle aufhörte, konnte man die Umwandlung anfangs gar nicht begreifen; man suchte ihre Gründe in allerlei Nebensachen statt in dem völlig ausreichenden Grunde des Wachsens der Bevölkerung. Holländische Importeure knüpften jetzt mit Mannheim zuerst seit dem Ende der vierziger Jahre an, binnen kurzem gestalteten sich die Mannheimer Agenturen zu selbständigen Importfirmen aus; sie wußten den Widerstand des zunftmäßigen Handels und das Mißtrauen der Regierung zu überwinden; die Teuerung der Jahre 1852—56 begünstigte diese Entwicklung, sie war schon erstarkt, als mit 1857 wiederum gute Jahre begannen. Eben in jener Zeit begann aber auch der große österreichisch-ungarische Import mit Hilfe der Bahn. Auch ihn wußte Mannheim großenteils an sich zu ziehen[1], aber auch hier zeigte sich bald der Einfluß der Eisenbahn-Konventionen zum Schaden des Wasserweges, der anfangs ab Mannheim diese Talladungen aufgenommen hatte. Der Jahresbericht für 1867 bemerkte, daß durch die Begünstigung der längeren Fahrstrecke die Benützung der Wasserstraße untunlich geworden sei, so daß sich für ungarisches Getreide die Eisenbahnfracht nach dem Unterrhein verhältnismäßig billiger als nach dem Oberrhein stelle.

Ein beträchtlicher Rückgang war auch in der Holzflößerei zu spüren, wo doch die dauernde Überlegenheit des Wasserweges unbestreitbar ist. Die Zentralkommission erklärte ihn im Jahre 1866 aus einem Zusammentreffen mehrerer Ursachen: Steigerung der Holzpreise in den deutschen Produktionsgebieten, erleichterter Bezug zur See in den Niederlanden, bedeutender Bedarf an Eisenbahnschwellen, endlich, aber zuletzt, auch hier Konkurrenz der Eisenbahnen. Es sind dieselben Gründe, welche verstärkt fortwirkend Deutschland zum Importland für Holz gemacht haben. Der Absatz nach den Niederlanden für Nutz- und Bauholz auf dem Rhein war binnen eines Jahrzehntes auf ein Fünftel, der von anderem Holz auf weniger als die Hälfte gefallen[2]. Dagegen hatte sich der Schiffsverkehr mit Brettern in Deutschland selbst, dank der Anlage neuer Sägewerke und der erhöhten Baulust, merklich gesteigert.

Der Aufschwung der Industrie, die mit ihren Fertigwaren dem Wasserweg fernblieb, kam ihm doch durch den Bezug der Rohmaterialien zu gute. Der Versand der Eisenerze fiel einstweilen ganz der Schiffahrt zu; hier hat erst in der Gegenwart die Bahn mit abnorm billigen Tarifen den Kampf

[1] Borgius I 161, Berichte der Zentralkommission 1867.

[2] Bei Emmerich passierten 1856: Hartholz 96 626, Weichholz 115 877, Bau- und Nutzholz 470 395; 1866: Hartholz 45 602, Weichholz 47 743, Bau- und Nutzholz 99 630 cbm.

Digitized by Google

vielfach siegreich aufgenommen. Noch hielt sich auch bis zum Schluß dieser Epoche der Bezug des Rohzuckers, des Materials für jene Industrie, die zuerst am Rheine selbst zur Blüte gelangt war. Dann brach er bei der raschen Entwicklung der Rübenindustrie plötzlich zusammen[1]. Noch im Jahre 1843 hatte die Rheinische Zeitung unter der Führung von Karl Marx und Mevissen mit allem Eifer für Begünstigung der Kölner Raffinerien gekämpft, bald darauf hatte sich die rheinische Zuckerindustrie zu ihrem Vorteil und dem der Landwirtschaft entschlossen, sich der einheimischen Rohzucker-Produktion zuzuwenden. Erst 1867 erschien auch zuerst das Petroleum auf dem Rheine. Noch war aber am stärksten die Steigerung bei der Kohle. Es gingen 1856 Kohlen bei Emmerich zu Tal 6 357 888 Zentner, 1866: 16 074 870 Zentner, und bei Coblenz zu Berg 1856: 3 210 195 Zentner, 1866: 8 969 661 Zentner[2]. Die Ruhrkohle hatte, nachdem ihr in den Niederlanden wieder belgische und englische Kohle eine oft überlegene Konkurrenz machten, ihren deutschen Markt beständig zu erweitern gewußt. Sie war jetzt unbestritten die wichtigste Ware des Wasserverkehrs. Im Jahre 1867 machte Kohle bei Emmerich-Lobith 65 % der Güter und ebenso viel in Mannheim aus. Im Jahre 1849 waren, so wichtig im Verhältnis, wie wir früher gesehen, auch schon vorher stets die Kohlenschiffahrt gewesen war, doch erst 12 831 672 Zentner in Ruhrort und Duisburg verschifft worden; 1867 waren es 38 583 834 Zentner. Da machten in den nächsten Jahren die Eisenbahnen, die eben damals zu den Konventionaltarifen übergingen, um den Transport auch auf weite Strecken zu behalten, einen Vorstoß, um dem Wasserweg möglichst auch diese Ware zu entziehen. Im Jahre 1873 war die Versendung auf 32 309 973 Zentner gesunken. Der gesamte Ausfall aber kam zu Lasten der Bergfahrt. Sie hatte früher, 1849, für Kohle das Doppelte der Talfahrt betragen, dann 1865 dieser etwa gleich gestanden, jetzt fiel sie durch die Konkurrenz der Bahn fast auf die Hälfte derselben. Bis Köln ging die Kohle fast nur noch auf der Bahn. In der Talfahrt dagegen blieb der Wasserweg billiger, der Versand der gleiche[3].

---

[1] 1865 wurden zu Schiff noch 282 874 Zentner, 1867 nur noch 42 581 Zentner bezogen.

[2] Über die gesamte Bergfracht ab Ruhrort, s. u.

[3] Jahresbericht 1873 S. 107 f. Kohlenversand 1849 im ganzen: Bergfahrt 8 718 000, Talfahrt 3 664 000, Summa 12 382 000. Im Jahre 1873: Bergfahrt 12 294 812, Talfahrt 20 015 111, Summa 32 309 923. Im Jahre 1865 hatte die Bergfahrt mit 21 452 078 Ztr. ihr Maximum, doch stand die Talfracht mit 20 Mill. ihr schon fast gleich.

Digitized by Google

So war überall der Kampf der Schiffahrt mit der Eisenbahn ein überaus harter. Auch in den leitenden Persönlichkeiten spricht es sich aus, daß die höhere Intelligenz und Energie der Leitung jetzt auf der Seite der Bahnen war. In der vorhergehenden Epoche hatten die bedeutendsten Köpfe, Merkens und Camphausen, sich der Entwicklung des Wasserverkehrs zugewandt. Jetzt hatte sich Camphausen nach den Aufregungen des Revolutionsjahres mit philosophischer Ruhe der stillsten der Wissenschaften, der Astronomie, als Forscher zugewandt. An der Spitze der rheinischen Bahn aber entwickelte Mevissen zwar ohne Rücksichtslosigkeit, aber mit durchdringendem Scharfblick und rastlosem Eifer den Bahnverkehr; die Technik der Schiffahrt selber blieb stehen: Ein Schlepper mit 3—4 Anhängern beförderte auch 1870[1] noch nicht mehr als 20000—25000 Zentner. War es nun unter solchen Umständen nicht ein leidiger Trost, wenn es 1867 hieß: „Wie sehr auch die Schiffahrt durch die Konkurrenz der Eisenbahn bedrängt worden ist, so hat diese doch ihre Grenzen. Die Zukunft der Schiffahrt ist nicht bedroht. Bei Wiederkehr des Vertrauens in die Sicherheit des europäischen Friedens wird man die bedeutenden Vorteile erkennen, die eine von allen Abgaben befreite wohl unterhaltene, mit zahlreichen Häfen und Verkehrsanstalten versehene große Wasserstraße vor jedem Landweg voraus hat?" Die Erfahrungen der nächsten Jahre, als der Eisenbahn der Bergtransport selbst der Kohle zufiel, schienen diesem Optimismus zu widersprechen, aber er hat Recht behalten.

Damit aber auch nur eine wirksame Konkurrenz durchgeführt werde, war, wie jener Bericht es andeutet, das tätige Eingreifen des Staates nötig gewesen: Er hatte seine Leistungen durch die Verbesserung der Wasserstraße vergrößern und zugleich auf jede Einnahme durch die Aufhebung des Restes der Wasserzölle verzichten müssen, damit der bedrohte Rhein wieder zu einer Straße des Weltverkehrs werden konnte.

Elftes Kapitel.

Der Verfall und die Aufhebung der Schiffahrtsabgaben.

Die Rheinzölle, wie sie seit 1843 und seit dem „definitiven Tarif" von 1845 festgelegt waren, waren, wie wir gesehen haben, tatsächlich nichts anderes als eine besondere Form von Eingangs- und Durchfuhrzöllen für ausländische Waren, die man als einen Zuschlag bei ihrer Einfuhr auf dem Wasserwege erhob. Man kann nicht scharf genug betonen, daß sie

[1] Jahresbericht 1869/70.

Digitized by Google

keine eigentlichen Schiffahrtsabgaben mehr waren, die für die Benützung der Wasserstraße als solcher erhoben wurden. Wohl war dies aber die Rekognition, die nach dem Schiffsraum erhoben wurde. Während durch den Widerruf der Oktroifreiheit für ausländische Waren, wenn sie in den freien Verkehr übergegangen waren, sich die eigentlichen Zölle wieder sehr erhöht hätten, war wenigstens durch die Aufhebung der Rekognition für leere Schiffe im Jahre 1847 eine Unbilligkeit abgestellt worden. Am preußischen Rheine aber vergaß man nicht, daß schon eine Reihe von Jahren hindurch die Abgabenlast der Schiffahrt gerade für diejenigen Waren, in denen sie sich jetzt besonders bedrängt sah, geringer gewesen war.

Da regte das Jahr 1848 alle Wünsche und Hoffnungen auf; die deutsche Handelseinheit und die gleichmäßige Behandlung aller deutschen Ströme schienen sich im Fluge erreichen zu lassen. Auch hier hat das Revolutionsjahr zwar nichts geschaffen, aber alles vorbereitet. Das Signal zu der verkehrspolitischen Bewegung gab die Hamburger Kommerz-Deputation. In einem von Ad. Soetbeer verfaßten Rundschreiben vom 27. April forderte sie alle am Schiffahrtsverkehr auf Elbe, Weser, Rhein und Donau beteiligten Handelskammern zu gemeinsamer Petition bei der Nationalversammlung auf. In dem Vorschlag zu einer solchen spricht sich die Ungeduld mit dem langsamen Tempo der bisherigen Entwicklung, wie sie die allgemeine Zeitstimmung war, unzweideutig aus: Was habe der Wiener Kongreß gebracht? — Eigentlich nur die Zusicherung, daß die Bedrückung nicht noch ärger werden solle. 33 Jahre seien mit Verhandlungen vergangen. In einer Zeit, wo die Regierungen der Entwicklung des inneren Verkehrs alle Aufmerksamkeit zuwandten, sei für die Flüsse fast nichts geschehen, weil die Nationaleinheit ein leerer Schall war; in Rußland und Amerika gebe es als Einheitstaaten keine Flußzölle; dem Schifferstand aber sei nur durch Aufhebung der Flußzölle zu helfen, während zugleich feste Bestimmungen über die Unterhaltung der Fahrbahn getroffen werden müßten. 32 Handelskammern schlossen sich dem Antrag an und eine große Menge anderer Petitionen folgte nach. Jedoch ist bemerkenswert, daß die alte Vorkämpferin für die Freiheit des Rheines, die Handelskammer Köln, von deren hervorragendsten Mitgliedern Camphausen jetzt an der Spitze des preußischen Ministeriums, Meviſſen als Staatssekretär des Handels im Reichsministerium standen, sich sehr behutsam ausdrückte[1]. Indem sie für völlige Aufhebung der Transitzölle eintrat, wünschte sie doch in Betreff der

[1] Sie arbeitete eine zusammenfassende Darlegung der rheinischen Handelsverhältnisse aus, die übrigens nicht in den Druck gekommen ist.

Digitized by Google

Rheinschiffahrtsabgaben diesen Antrag vorläufig noch zu beschränken, weil auch außerdeutsche Staaten deren erhöben, weil auf dem Ertrage noch bedeutende Lasten hafteten und weil sehr viel dafür spreche, denjenigen zu den erforderlichen Ausgaben beitragen zu lassen, der Anstalten, deren Instandsetzung und Erhaltung mit Kosten verbunden ist, benütze und sich selbst in leistungsfähigem Zustande befinde; also sei nur eine beträchtliche Herabsetzung dieser Zölle zulässig und notwendig.

Auch in der Nationalversammlung schieden sich in dieser Frage die Meinungen. Zu dem Berichte, der am 4. September von der Majorität des volkswirtschaftlichen Ausschusses ausgegeben wurde, erschienen nicht weniger als 3 Minoritätsvoten[1]. Die Regierungsbevollmächtigten hatten mit Ausnahme von Württemberg, Baden, Hamburg, Schleswig-Holstein es für untunlich erklärt, vor Vollendung der Reichsverfassung und Regulierung der allgemeinen Zoll- und Handelsverhältnisse Deutschlands ein Gesetz über Flußzölle zu erlassen; sie beantragten aber schon jetzt, daß nach wie vor den Einzelstaaten die Unterhaltung und Verbesserung der Fahrstraße, jedoch unter Aufsicht des Reiches überlassen würde; Neuanlagen sollten durch das Reich bestimmt werden. Sie wünschten statt völliger Aufhebung der Zölle die Feststellung eines Wasserwegegeldes durch die Reichsgewalt, behufs Deckung der Unterhaltungskosten, jedoch so, daß nie ein ungünstigerer Zustand als der in den geltenden Konventionen bestimmte eintreten dürfe, und außerdem vollständige Entschädigung der Staaten. Demgemäß sprach sich auch der Verfassungsausschuß nicht für völlige Aufhebung, sondern nur für Herabsetzung auf die Selbstkosten aus. Das war dem volkswirtschaftlichen Ausschuß der Nationalversammlung viel zu wenig. Ihm erschien es, als ob die bisherigen Verträge lediglich im fiskalischen Interesse der beteiligten Uferstaaten abgeschlossen seien, er berechnete, daß auf der Elbe 1 008 500 Taler an Zöllen erhoben, nur 381 600 Taler für den Fluß ausgegeben würden; auf dem Rheine stelle sich der Einnahme von 905 000 Talern eine Ausgabe von 605 000 Talern gegenüber; namentlich nehme Preußen allein 590 000 Taler ein und gebe nur 215 000 Taler aus, während Baden auf eine Einnahme von 70 000 Talern eine Ausgabe von 241 000 Talern habe; daher sei bei solcher Verschiedenheit der Ausgaben eine nach den Unterhaltungskosten bemessene Abgabe unmöglich. Er schlug also eine sofortige Regelung vor, da die Flußschiffahrt doch in keiner unmittelbaren Verbindung mit der allgemeinen Zolleinigung stehe. Auch meinte man etwas naiv: man brauche nicht nach dem Antrag Preußens zunächst eine

[1] Berichte der Nationalversammlung V 3755 ff.

Digitized by Google

Regelung der Verhältnisse mit Holland abzuwarten und die Aufhebung der Rheinzölle als Verhandlungsmittel zu benützen, um andere Anforderungen an Holland erfüllt zu sehen; vielmehr biete das zu erwartende deutsche Zoll- und Handelssystem viel kräftigere Handhaben, um Holland gefügig zu machen. Die Erfahrung habe gelehrt, daß selbst die Erhebung hoher Schiffsabgaben die Unterhaltung der Wasserstraße und des Leinpfades nicht gewährleiste; so wünschte man ihre völlige Aufhebung und Übernahme der konventionellen Ströme[1] auf das Reich. Immerhin beschränkte man in dem vorgelegten Gesetzentwurf diese völlige Freiheit auf die Reichsangehörigen. Noch hierüber hinausgehend wollte Moritz Mohl, indem er die heftigsten Beschuldigungen gegen die bisherige Sonderpolitik der Einzelstaaten in Verkehrssachen erhob, sogar Krahnen-, Hafen- und Schleusengebühren allein der Reichsgewalt unterstellen. Hingegen mahnten zwei andere Minoritätsvoten zur Vorsicht. Das eine von L. von Rönne verfaßt, wünschte wenigstens den Rhein auszunehmen, um Holland hiermit zur Einschränkung seiner monopolistischen Kolonialpolitik zu nötigen; das andere von Lette und Reden verfaßt, hielt es überhaupt nicht für opportun, sogleich mit der Aufhebung vorzugehen — die Majorität hatte den 1. Januar 1849 als Termin vorgeschlagen; man müsse doch, wenn man so große Aufgaben dem Reich zuweisen wolle, erst die vorausgehende Ordnung des Reichsfinanzwesens abwarten; man möge daher der Zentralgewalt die Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes auftragen.

Kaum wurden diese Gutachten bekannt, so erhob sich gegen die Minoritätsvoten ein Sturm der Entrüstung und Proteste in den Rheinlanden. Ganz anders als bisher war jetzt die Parteigruppierung. Die so lange bekämpften Holländer waren jetzt die Führer der rheinischen öffentlichen Meinung, Preußen erschien nur als der eigennützige fiskalische Staat. Die Kölnische Zeitung stellte sich ganz auf die Seite Hollands und öffnete allen holländischen Erörterungen über die Rheinfrage zustimmend ihre Spalten. In den Minoritätsvoten sahen diese Blätter „nur einen Streich der neidischen Hanseaten". Das führende holländische Organ, das Handelsblad, bedauerte, daß man in Deutschland die Erinnerung an die Zeit des jusqu'à la mer nicht los werde; das jetzige Holland sei ein ganz anderes; Vondels berühmter Vers: „Der Rhein ist geschaffen frei zu sein" sei jetzt sein Wahlspruch. Die nächste Folgezeit hat in der Tat gezeigt, daß es den Holländern mit dieser Versicherung Ernst war. Was den Rhein anlangt, so war nun freilich ihre

[1] Als solche werden stets die der Wiener Konvention unterstehenden, mehreren Staaten gemeinsamen Ströme bezeichnet.

Digitized by Google

Bekehrung zu freiheitlichen Grundsätzen jetzt kein besonderes Verdienst mehr; denn die belgisch-rheinische Bahn und die deutschen Schleppfahrten hatten ihren Rheinhandel lahm gelegt; es galt jetzt vielmehr, verlorenes Gebiet neu zu erobern. Die niederländische Diplomatie verfuhr auch jetzt wieder sehr geschickt. Der Gesandte v. Scherff versandte überall hin eine Denkschrift über die Stellung Hollands, in der er, ohne auf die Gründe der Änderung einzugehen, zeigte, wie seit 1842 Holland für die Aufhebung der Rheinzölle eingetreten sei, wie aber Preußens Mißtrauen und die Verbindung, in die es diese Frage mit anderen Wünschen gebracht, ihre Lösung verhindert habe. Er hatte schon im August dem Reichhandelsministerium völlige Aufhebung des droit fixe zugesichert, das ja ohne Zweifel ein gut verbürgtes Recht Hollands darstellte, wenn die deutschen Staaten die Rheinschiffahrtsabgaben aufhöben; er erbot sich zugleich, Deutschland an allen Vorteilen des Handelsvertrages mit Belgien teilnehmen zu lassen, und gestand schließlich auch Befreiung der Rheinseeschiffe vom besonderen Patente zu. Vom freien Kolonialhandel, der immer Preußens Hauptforderung gewesen war, war allerdings einstweilen noch nicht die Rede.

Die sämtlichen rheinischen Handelskammern und städtischen Vertreter traten hierauf in Coblenz Anfang November zu einer Handelskonferenz zusammen. Auch Köln stellte sich jetzt wieder entschieden auf die Seite derer, die am meisten forderten. Das große Wort führte hier vor allem der Vertreter der Handelskammer Würzburg und des Ludwigskanals, Rigaud. In einer Flugschrift[1] und zahlreichen besonderen Anschreiben führte er die Sache Hollands. Diese bayerischen Kaufleute wollten nicht von dem Traum lassen, daß dem Main und dem Ludwigskanal die Rolle der großen europäischen Transitstraße beschieden sei. Rigaud sah überall nur Treibereien Preußens, dem er die Absicht unterlegte, den Rheinverkehr zu Gunsten seines Eisenbahnnetzes zu ruinieren, wie es auch den Zollverein ausnutze, um seine Handelsübermacht festzustellen. An Holland weitere Anforderungeu zu stellen, sei unbillig; denn was würde man sagen, wenn etwa auch Holland für seinen Handel besondere Entrepots in Frankfurt und Köln verlange. Immerhin wünschte die Handelskonferenz, indem sie sich gegen die Minoritätsvoten als eine Verschleppung erklärte, doch eine gründliche Wahrnehmung der deutschen Interessen, da die völlige Aufhebung des Oktroi für den niederländischen Schiffer eine weit größere Bedeutung als für den deutschen habe. Auch von Frankreich wünschte sie außer jener Aufhebung Gleichstellung der Einfuhr über See und über Rhein und Mosel zu erlangen.

[1] Rigaud, Betrachtungen über den rheinischen Schiffahrtsverkehr.

Digitized by Google

Am 2. Dezember fanden die Verhandlungen in der Nationalversammlung statt. Moritz Mohl kämpfte mit dem ganzen Aufgebot seiner pathetischen Beredsamkeit für die sofortige Aufhebung der Zölle, damit man „solche Greuel nicht wieder auf die lange Bank schiebe"; er sprach sein Mißtrauen, ob es andernfalls je zur Aufhebung komme, so bissig aus, daß der Reichsminister Duckwitz, den die Süd- und Westdeutschen trotz Mevissens Mitarbeit als Hanseaten beargwohnten, energisch protestierte, daß er in seinem Amt nicht als Bremer, sondern nur als Deutscher denke; wenn auch er wünsche, daß die Versammlung die Aufhebung der Flußzölle und die Herstellung eines Regulativs für die Binnenschiffahrt erst der Gesetzgebung zuweise, so geschehe es nur, weil er nicht halbes Werk machen könne und wolle. Die Aufhebung der Zölle sei nur eine Sache, die Verhältnisse der Flüsse seien aber unendlich verwickelt; die Beziehungen zu den Nachbarstaaten seien zu berücksichtigen; das alles könne man nicht übers Knie brechen. Deshalb erklärte er sich gegen einen Termin; er werde so rasch arbeiten als er vermöge, Unmögliches werde die Versammlung und das deutsche Volk von keinem Menschen verlangen. Trotz der weiteren Bemühungen Mohls, als obligatorischen Termin der Aufhebung der Flußzölle den 1. Mai 1849 durchzusetzen, schloß sich die Versammlung dieser Darlegung des Reichsministers an und beschloß, die Zentralgewalt aufzufordern, die zur Aufhebung der Belastung der deutschen Flüsse, sowie zur Sicherung der Erhaltung und Verbesserung der Wasserstraßen in Deutschland erforderlichen Gesetzentwürfe in möglichst kurzer Zeit vorzulegen.

Das Handelsministerium Duckwitz-Mevissen ist unverdrossen ans Werk gegangen. Im Sommer 1849 lag der Entwurf eines deutschen Reichsgesetzes für die Flußschiffahrt vor, das es „mit der Beiziehung des Rates ausgezeichneter Männer" ausgearbeitet hatte. Es ist eine treffliche Arbeit in großem Sinne und großem Stile. Wenn man von dem Entwurf der Reichsverfassung des Jahres 1849 gesagt hat, daß er, so wirkungslos er zunächst blieb, doch die Grundlage der Verfassung des heutigen Deutschen Reiches geworden sei, so mag man etwas Ähnliches auch von diesem Gesetzgebungswerk behaupten, das unverdienter Vergessenheit verfallen ist, nur sind in ihm die Aufgaben der Reichsgewalt viel weiter gefaßt, als es sich später als nötig herausgestellt hat[1]. Es wurde in ihm die Aufhebung aller Flußzölle für die deutsche Schiffahrt und Flößerei auf deutschen Flüssen mit dem Eintritt der Geltung der Reichsverfassung ausgesprochen. Von außerdeutschen Schiffen und ihren Ladungen ist das Reichsministerium des

[1] Selbst Eckert, der die Ereignisse von 1848 nur mit ein paar Worten behandelt, S. 305, weiß nichts von seiner Existenz.

Digitized by Google

Handels ermächtigt, die bisherigen Flußzölle auch ferner für Rechnung und auf Kosten des Reiches zu erheben, soweit nicht Verträge mit dem Ausland entgegenstehen. Die Ausgleichung auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, auf der Weser, Ems, Elbe und Donau erfolgt vom Reiche nach dem ermittelten Reinertrag der Zölle von 1843—1847; diese Ausgleichsrente soll auch die Kosten der Instandhaltung der Schiffbarkeit des Flusses enthalten; doch muß der betreffende Staat nachweisen, daß er sie wirklich aufgewendet habe; der Überschuß wird in einer Rente vergütet, die in 20 Jahren erlischt. Privat- und Kommunalzölle werden in einer dauernden, aber zum zwanzigfachen des Betrages ablösbaren Rente vergütet. Demgemäß wollte jetzt das Reich die Oberaufsicht über die Wasserstraßen übernehmen; es hat das Recht, Bauten zur Verbesserung der Schiffbarkeit auf seine Kosten ausführen zu lassen, auch auf Flüssen, die nur einem Staat gehören. Auf diesen soll sie im übrigen nur darauf sehen, daß alle Abgaben aufgehoben und alle Schiffer gleich behandelt werden. Bei nichtstaatlichen Flüssen soll die Reichsgewalt die Streitigkeiten schlichten und die Einzelbeiträge bestimmen. Außerordentliche Verbesserungen der Flüsse soll überhaupt der Reichstag beschließen; die Ausführung geschieht aber durch die Behörden des Uferstaates, der auch Eigentümer der ausgeführten Bauten bleibt. Doch geht das Reich bei direkter Vernachlässigung durch seine eigenen Beamten vor. Zur beständigen Beaufsichtigung ernennt das Reich besondere Reichsbaumeister in den einzelnen Reichsbaukreisen.

Viel weniger radikal waren die Bestimmungen über die Schiffahrt ausgefallen. Der Lotsenzwang, den doch außer Holland nur die kleineren Staaten beibehalten hatten, war diesen belassen; Bestimmungen über Vereinigungen der Schiffer zur Erreichung erlaubter gewerblicher und sonstiger gemeinsamer Zwecke blieben der Gewerbegesetzgebung vorbehalten; über die Preisbildung wurde jedoch schon jetzt verfügt, daß bei völliger Freiheit des Transportvertrages doch Verträge zulässig seien, durch welche jene Preise und Bedingungen auf bestimmte Zeit geregelt würden; jedoch müßten sie der vorgesetzten Behörde vorgelegt werden und völlig freiwillig sein. Nach dem Beitritt kann ein Teilnehmer nur wegen genügender, im Vertrage selbst begründeter Ursachen austreten oder ausgeschlossen werden; doch steht am Jahresschluß nach dreimonatlicher Kündigung der Austritt frei. — So suchte man nochmals die Beurtverträge allgemein gesetzlich zu regeln. Auch die Haftpflicht des Schiffers fand eine ziemlich genaue Regelung und weitere Ausdehnung auch auf alles Verschulden der Schiffsmannschaft. Nur solche Zufälle, welche sich auch durch die höchste Sorgfalt nicht abwenden lassen oder innere Fehlerhaftigkeit der Ware, befreien von ihr.

Digitized by Google

Die rheinischen Handelskammern waren mit dem Entwurf durchaus einverstanden, sie drängten noch im Herbst 1849 auf die Publikation des Gesetzes, zumal wieder für alle Kolonialwaren einschließlich des Rohzuckers der Oktroi höher stünde als die Fracht. Noch hoffte man, daß das Erfurter Parlament den Entwurf rasch verabschieden würde; er ist dort aber gar nicht mehr zur Beratung gekommen. Wie hätten auch die Einzelstaaten jetzt noch solche Beschränkungen ihrer Befugnisse dulden können! Ebenso klar aber war es, daß es schlechtweg beim alten nicht bleiben könne. Der neue preußische Handelsminister, von der Heydt, wiederum ein rheinischer Kaufmann, erließ im Mai 1850 eine Denkschrift, in der die bestimmte Absicht der Regierung ausgesprochen war, den Uferstaaten eine Ermäßigung der Zölle auf dem Rhein um die Hälfte des Normalsatzes (sc. von 1845) vorzuschlagen. Der jetzige Bevollmächtigte bei der Zentralkommission, Delbrück, der sich hier seine handelspolitischen Sporen verdiente, setzte zunächst für zwei Jahre wenigstens für die Talfahrt diese Ermäßigung allgemein durch, für die Bergfahrt behielten wenigstens Hessen und Nassau noch zwei Drittel ihres Oktroi[1]. Auch hierzu waren sie nur durch die Drohung Preußens, ihren Schiffern alle Begünstigungen zu entziehen, vermocht worden. Außerdem wurden wieder einige Waren in niedere Klassen, Heringe z. B. in die unterste der Zwanzigstelgebühr versetzt. Galt der neue Tarif auch nur für die deutschen Schiffe, so war doch für die gleichgestellten Flaggen, Niederlande, Belgien, Frankreich sofort dieselbe Behandlung in Aussicht genommen.

Gewiß war es eine namhafte Erleichterung, aber doch eine solche, die den bisherigen verworrenen Zustand geradezu festlegte, und die verschiedene Behandlungsweise der Zölle in den einzelnen Staaten garantierte. Wenigstens kam eine gemeinsame Rheinpolizeiordnung, wie sie schon 1848 in der durch die Handelsabgeordneten erweiterten Sitzung der Zentralkommission beschlossen war, jetzt zu stande. Sie machte die Ungleichheit im Zollwesen nur fühlbarer. Der neue Tarif wurde über 1853 hinaus verlängert, aber er befriedigte niemand. Der Minister v. d. Heydt, der mit der Handelskammer Düsseldorf in enger Fühlung stand, rechtfertigte den bestehenden Zustand ihren Beschwerden gegenüber mit Achselzucken, da es für Preußen unmöglich sei, mehr zu erlangen: Brückengelder und Lotsengelder ganz aufzuheben, sei unablässige Bemühung Preußens, scheitere aber an den anderen Staaten. Freilich hatte man die Segelschiffahrt während der Stürme von 1848, um sie zu beschwichtigen, davon befreit, und sich wohl gehütet, ihr die verhaßte Last wieder aufzulegen. Der Minister rechtfertigte

[1] Eckert 307 f. Jahresbericht 1851. Schirges 209, 228.

Digitized by Google

dies als eine Rücksicht der Billigkeit auf diese hartgedrückten Leute. Auch die Aufhebung des Lotsenzwanges für Schiffe unter 600 Zentner kam nur ihnen zu gute. Ihnen war auch die Hälfte der Rekognition nachgelassen worden, während Dampfer und Schleppkähne sie voll bezahlen mußten. Gegen diese besonders hatte die Handelskammer remonstriert, da sie als eine Verdopplung der Gewerbesteuer wirke. Das bestritt der Minister: die Rekognition sei ein Wegegeld wie die Chausseegelder und könne deshalb auch weder aufgehoben noch auch nach der Ladung bemessen werden; man solle sich an die übrigen Erleichterungen halten.

Diese aber erschienen um so unzulänglicher, wenn man sie jetzt mit dem energischen Vorgehen Hollands verglich. Die Versprechungen des Jahres 1848 bezeichneten ihm den Weg; hier wenigstens war nur von energischem Voranschreiten und von keiner Reaktion die Rede. Zugestandenermaßen war es das große Vorbild der Reformen Peels, das Holland nach sich zog. Schon am 15. September 1850 trat die neue Gesetzgebung in Kraft: Die fremden Flaggen wurden auch bei der Fahrt nach den Kolonien der heimischen fast gleichgestellt, die Einfuhrzölle durchweg sehr gemindert, alle differentiellen Begünstigungen vermieden, die Rhein- und Yffelzölle aufgehoben, die Durchfuhrzölle gänzlich abgeschafft, die Retorsionsmaßregeln aufs Nötigste beschränkt. Unumwunden hatte man in den Motiven angegeben: die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Nachbarstaaten mache die Aufhebung der Transitzölle zur Notwendigkeit. Holland hatte sich selber wiedergefunden; es konnte fortan wirklich die Gunst seiner geographischen Lage benutzen. Im Rheinland vermochte man vielfach das alte Mißtrauen nach dem Grundsatz des timeo Danaos et dona ferentes nicht gleich zu überwinden. Es blieb die Möglichkeit der Retorsion, d. h. die Wiedereinführung der Rheinzölle bei ungünstigerer Behandlung der niederländischen Flagge, auch der droit fixe war nicht ausdrücklich erwähnt — er war seit 1845 selten bezahlt worden, weil man nach der bedeutenden Erniedrigung der Transitzölle meist vorgezogen hatte, diese zu entrichten. Jetzt befürchtete die Handelskammer Köln, daß er doch noch zum Nachteil der Schiffe, die nach Antwerpen gingen, erhoben werden würde und verabredete schon wieder mit der dortigen Handelskammer einen Aktionsplan; aber diesmal behielten die Optimisten recht: ohne alle Kleinlichkeit, wie namentlich die Düsseldorfer Kammer hervorhob, wurden die Bestimmungen in Holland gehandhabt.

Unter solchen Voraussetzungen waren die Verhandlungen über einen neuen Handels- und Schiffahrtsvertrag, nachdem der alte 1849 gekündigt war, leicht. Die Verhandlungen hatten schon vor dem Erlaß des neuen

Digitized by Google

Gesetzes begonnen[1] und führten jetzt am Jahresschlusse 1851 zum Ziele. Hier war nun vorläufig alles Wünschenswerte erreicht. Den Schiffen des Zollvereins und ihrer Ladung war fortan vertragsmäßig der Erlaß des Oktroi gesichert, und ebenso war ausdrücklich das droit fixe für die Rheinseefahrt und für die Fahrt auf den intermediären Gewässern von und nach Belgien beseitigt. Schleusen- und Brückengelder und Lotsengebühren wurden auf die Hälfte gesetzt; durch Ermäßigung der Gewerbesteuer wurde der Betrieb der deutschen Binnenschiffahrt in Holland erleichtert, während bisher namentlich die deutsche Personen-Dampfschiffahrt, nachdem man sie endlich zugelassen hatte, abnorm besteuert war.

So freudig man am Rhein dies Ergebnis begrüßte, so stark erschien seitdem der Abstand zu den deutschen Verhältnissen. Die Handelskammern, zumal Düsseldorf, forderten von jetzt ab ständig ein gleiches Vorgehen Deutschlands, also völlige Aufhebung des Oktroi wie der Rekognition. Schon im Jahre 1852 richteten die gesamten Schleppschiffahrtsgesellschaften eine dringende Vorstellung an die Zentralkommission, in der die Notlage der Schiffahrt gegenüber der Eisenbahn in eindringlicher Weise klargestellt war: der Fortbestand der Rheinzölle erschien ihnen als eine Monstrosität. Von Havre bis Stettin seien alle Seehäfen durch Schienenwege mit dem Innern verbunden, auf nie gekannten Wegen versorge sich die Schweiz, demnächst sei auch eine vollständige Linie Havre—Basel fertig. Alles erweise, wie Holland richtig, aber auch allein erkannt habe, den Oktroi als unmöglich. Ein kleiner Unterschied von wenigen Centimes verleihe einer konkurrierenden Straße den Vorzug, welches Alter und welche Gewohnheit auch den anderen Routen zur Seite stehen mögen. Und wieder wird erwiesen, daß die Belastung höher als die Frachtauslage sei; denn das Sinken der Frachten hatte rasch noch immer jede Lastenverminderung überboten und für die Schiffahrt unnütz gemacht. Auf 36 Kreuzer Fracht Rotterdam—Mannheim pro Zentner kam jetzt doch wieder 40 Kreuzer Oktroi. Trotz der glänzenden allgemeinen Geschäftslage behaupteten die Gesellschaften, die in ihren Anfängen so große Tage erlebt hatten, sich nur notdürftig halten zu können. Der Kurs ihrer Aktien stand durchschnittlich auf 75 und 80, nachdem sie bereits auf 50 % über pari gestanden hatten. Diese Eingaben wiederholten sich seitdem ziemlich regelmäßig und sie wurden, wie wir schon gesehen, durch die Ergebnisse der Güterbewegung unterstützt.

Die Staatsregierungen aber waren jetzt gar nicht mehr geneigt, weitere

[1] Zimmermann 157 f. und 795 ff.

Digitized by Google

Bewilligungen zu machen, seitdem die Kosten der Rheinregulierung anwuchsen. In den Jahren 1831—1850 hatte sie bereits 36 687 395 Mk. gekostet, in den nächsten zwei Jahrzehnten wuchsen die Kosten auf 91 036 620 Mk. an; sie standen schon bis 1860 fast regelmäßig zwischen 3 und 4 Millionen Mark jährlich. Freilich war für den Oberrhein die Regulierung ganz allein im Landeskulturinteresse erfolgt, und man konnte in Baden rechnen, daß ganz abgesehen von der Sicherung und der Sanierung des Landes der bloße Wertzuwachs mit 37 Millionen den Ausgaben von 40 Millionen nahe kam. Auch am Niederrhein hält das Interesse der Landeskultur an der Regulierung dem der Schiffahrt etwa die Wage, und nur die Bauten am Mittelrhein sind ganz überwiegend zur Verbesserung der Fahrbahn unternommen. Auch hat nach sorgfältigen Berechnungen der beste Kenner der Binnenschiffahrtsabgaben, Schumacher, die bestimmte Ansicht ausgesprochen, daß die Ausgaben, welche vor der Aufhebung der Rheinabgaben verwendet worden sind, durch diese reichliche Deckung empfangen haben. Wie man im Jahre 1848 auf Grund vielleicht nicht ganz zuverlässiger Berechnungen hierüber urteilte, haben wir gesehen[1].

So traten nochmals Erörterungen, wie sie einst schon den Rastatter Kongreß beschäftigt hatten, in den Vordergrund. Die preußische Regierung legte im Jahre 1856 ihren Standpunkt in einer offiziösen Broschüre „Der Güter- und Schiffahrtsverkehr auf dem Rheine nach amtlichen Anschreibungen dargestellt" dem Publikum dar. Es war ein Ausfall der mißtrauischen preußischen Bureaukratie gegen die beargwöhnten kapitalistischen Gesellschaften: „Ihre Anträge auf Ermäßigung (!) des Rheinzolles drückten nichts anderes aus als das Verlangen, die Kosten der Unterhaltung der Wasserstraße denjenigen aufzubürden, welche aus dem Rheinverkehr wenig oder gar keinen Vorteil zögen, damit die hohen Frachtsätze und Dividenden beibehalten werden könnten; denn es bedürfe wohl keines Hinweises auf die für Uferbauten und Stromkorrektionen verwandten Summen und auf die dem Rheinzoll zur Last fallenden Renten und Besoldungen, um darzutun, daß der Rheinzoll für Preußen keineswegs eine ergiebige Finanzquelle sei. Höchstens für einzelne Artikel könne man eine Ermäßigung bewilligen, wenn nachgewiesen werde, daß sie in der niedrigsten Frachtklasse ständen und demungeachtet die Konkurrenz mit den anderen Verkehrsstraßen nicht bestehen

[1] Auf die Entwicklung des Strombauwesens näher einzugehen, liegt hier kein Grund vor. Ich verweise zunächst auf die Darstellung des offiziellen Werkes „Der Rheinstrom", sodann auf die letzte Darstellung von Beyerhaus „Der Rhein von Straßburg bis zur holländischen Grenze" und auf die zusammenfassenden Darstellungen bei Eckert 309 ff. und namentlich bei Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben.

Digitized by Google

könnten." Dieser Fiskalismus war leicht schon durch den Hinweis zu widerlegen, daß wieder wie im 18. Jahrhundert die Zollstellen, namentlich die Emmericher umfahren, die Güter bei Lobith ausgeladen und oberhalb Emmerich wieder eingeladen wurden. Und wieder erhob sich im Rheinland der Vorwurf: Überall sehe man jetzt Interesse an der Förderung des Handelsverkehrs, wie die Ablösung des Sundzolles, die Bestrebungen zur Aufhebung des Stader Zolls, die Donauregulierung; dem allen seien die Belastungen und Hemmungen der Rheinschiffahrt diametral entgegengesetzt[1]. Langsam fingen die Regierungen an nachzugeben. Auch diese letzte Phase in der Geschichte der Rheinzölle brauchte aber noch 10 Jahre bis zum völligen Verzicht.

Noch einmal zeigt sich zum Schluß, daß der Hauptteil der Rheinschiffahrtsabgaben gar keine Schiffahrtsgebühren waren, sondern eine unhaltbare Abart von Eingangs- und Transitzöllen. Als 1859 die sämtlichen Zollvereinsstaaten sich nicht mehr der Erwägung verschlossen, daß die Zeit abgelaufen sei, in der Durchfuhrzölle wünschenswert und möglich waren, scheiterte ihre Aufhebung doch noch einmal an dem Widerspruche gerade desjenigen Staates, der jetzt wieder der verkehrsfreundlichste war. Baden nämlich wollte, daß nicht halbe Arbeit gemacht werde. Gemeinsam mit Preußen hatte es den Antrag gestellt, gleichzeitig die Rheinzölle sehr zu ermäßigen; denn bei der schon bestehenden Konkurrenz der Eisenbahnen müsse jede Frachtermäßigung auf diesen ihre Rückwirkung auf den Rhein äußern; durch die Aufhebung der Durchfuhrzölle würde der Zentner um 5 Sgr. auf dem Landwege erleichtert; was würde dann das Schicksal des Rheines sein? Diesmal war es das kleinsinnige fiskalische Interesse von Nassau und Hessen, das die Herabsetzung verhinderte. So verweigerte denn Baden auch jener Aufhebung seine Zustimmung und legte in einer ausführlichen Denkschrift dem Publikum die Akten dieses Prozesses zur Kenntnisnahme vor; denn noch immer bedurften die Staaten den Druck der öffentlichen Meinung, um ihren Verbündeten auch nur das Notwendige abzuringen. Im nächsten Jahre wurde infolgedessen, damit man zur Aufhebung der Transitzölle, die 1861 eintrat, gelangen könne, auf der Konferenz der Rheinuferstaaten in Karlsruhe (12. 12. 1860) zwar die Ermäßigung durchgesetzt, aber Hessen und Nassau eine Begünstigung zugebilligt: Alle der Voll- oder Viertelsgebühr unterworfenen Waren, ausgenommen Bau- und Nutzholz, sollten fortan so verzollt werden, daß für die Anteile Preußens, Bayerns und

[1] Eingabe der H.-K. Düsseldorf 1. Dezember 1857.

Digitized by Google

Badens nur $^1/_{10}$ des Normalsatzes der vollen Gebühr für Bergfahrt erhoben werden sollten, für Hessen und Nassau jedoch $^1/_6$. Die bisherige Viertelsgebühr kam also als besondere Rubrik in Wegfall, Berg- und Talfahrt wurden einander gleichgestellt und damit wieder ein Hauptgrundsatz, sogar der älteste überhaupt, der Rheinzollgesetzgebung geopfert[1]. Dadurch war die Vollgebühr auf $^1/_8$ in der Bergfahrt, auf $^1/_6$ in der Talfahrt gegen den konventionsmäßigen Satz beschränkt. Der Jahresbericht von 1861 konnte feststellen, daß die Zolleinnahmen um 979449 Fr. 59 Cts. zurückgegangen seien. Die Aufhebung der Durchlaßgebühren bei Schiffsbrücken, die Preußen und Baden schon 1859 beantragt hatten, folgte 1862 nach, auch wurde die Vorausbezahlung der Abgabe für größere Strecken ermöglicht.

Nur einige Handelskammern bezeigten sich mit dieser Änderung zufrieden[2], andere faßten sie höchstens als eine Abschlagszahlung auf. Die Handelskammern Düsseldorf und Köln begrüßten zwar freudig die Aufhebung der Transitzölle und hofften, daß das Opfer von 325171 Mk., das allein Preußen brachte, sich reichlich durch Aufschwung des Handels und der Steuerkraft bezahlt machen werde; aber ganz im Sinne jener badischen Denkschrift betonten sie: als notwendige Konsequenz ergebe sich die Befreiung der deutschen Flüsse von allen Zöllen. Es bildete sich in diesen Jahren unruhiger Erwartungen ein besonderes Komitee der Rheinschiffahrtsinteressenten unter Führung der Handelskammern und entfaltete eine rege Agitation. Sehr richtig schlug es den Weg ein, die Staatsverwaltungen, insbesonders die preußische, nicht durch Opposition zu erbittern, sondern durch Aufmunterung vorwärts zu treiben. Das Programm, wie es 1862 aufgestellt wurde, ist durch die tatsächliche Entwicklung der nächsten 10 Jahre erfüllt, teilweise überflügelt worden. Es verlangte 1. gänzliche Befreiung des Rheines von dem Rest der Zölle und der Rekognitionsgebühr, wie sie aus juristischen und wirtschaftlichen Gründen gleich wünschenswert sei; 2. völlige Aufhebung des Lotsenzwanges; 3. regelmäßige, alle 2 Jahre wiederkehrende Befahrung des Rheinstromes; 4. einige Vereinfachungen in der Verzollung und Aufhebung des Wechsels der begleitenden Zollbeamten für nicht verschlossene Schiffe; endlich 5. eine Vertretung der rheinischen Schiffer und des Handelsstandes bei Erlaß und Änderung wichtiger Reglements und Ver-

[1] Er lag der gesamten Zollgesetzgebung des Mittelalters zu Grunde und beruhte auf dem erhöhten Entgelt für Benutzung des Leinpfades bei der Bergfahrt. Siehe Sommerlad, Rheinzölle.

[2] So Mainz Eckert 319.

Digitized by Google

ordnungen für den Verkehr auf dem Rhein; also im wesentlichen eine Ergänzung der Zentralkommission, wie sie vorübergehend schon einmal im Jahre 1848 stattgefunden hatte. Man begründete in dieser Epoche der neuen Ära dieses Begehren mit dem allseitigen Streben nach Konstitutionalismus, und indem man freudig den Abschluß der neuen Handelsverträge begrüßte, deutete man doch an, wie sehr sich Preußen die Sache hätte erleichtern können, und wieviel stärker in den Zwistigkeiten mit den süddeutschen Staaten seine Position sein könne, wenn es sich auf vorhergehende Beratungen mit seinen Handelskammern berufen könnte. Bei dem französischen Vertrag selber sprach man nur nebenher ein leises Bedauern aus, daß nicht auch die belgisch-holländischen Häfen ebenso wie die Hansestädte zu Vorhäfen des Zollvereins erklärt worden seien; dies sei „eine für die Rheinschiffahrt nachteilige Omission". Auch der erste deutsche Handelstag nahm damals in seinen reichhaltigen Wunschzettel die Aufhebung aller Wasserzölle auf. Die Hoffnungen und Forderungen von 1848 verschwanden eben nirgend wieder von der Tagesordnung.

Nachdem man doch soeben eine wesentliche Ermäßigung des Oktroi erlangt hatte, richteten sich jetzt die unmittelbaren und unausgesetzten Angriffe gegen die Rekognition, die als eine durchaus irrationelle, den Verkehr hemmende Steuererhebungsmethode gekennzeichnet wurde. Die Freilassung der Kähne unter 500 Ztr. war allerdings bedeutungslos, die Nichtberücksichtigung der Ladung war hart und der Vorwurf unwiderleglich, daß dadurch die Verladung von kleineren Gütermengen ausgeschlossen sei, da alsdann die Rekognition die Fracht übersteige. Namentlich aber warf man diesen unbeweglichen Gebühren vor, daß sie eine Besteuerung der Geschwindigkeit seien, da natürlich die Beschleunigung des Umsatzes stets in Wechselwirkung die Minderung der Preise mit sich führt. Es ist derselbe Vorwurf, der sich stets gegen jede Bruttosteuer erhebt und der auf einem anderen Gebiete dazu geführt hatte, den Zehnten als eine progressive Besteuerung und daher Verhinderung jeder Kulturverbesserung zu bezeichnen. Schon 1851 hatten die Dampfschleppschiffahrtgesellschaften in einer Denkschrift berechnet, daß die Rekognition $1^1/_4$ % vom Kapital der Gesellschaft, $1^3/_4$ % der Bruttoeinnahme, 25 % der Dividende ausmache; jetzt (1862) betrug bei der Düsseldorfer Schleppfahrt nach glaubwürdiger Angabe der Handelskammer die Rekognition allein fast 4 % des Bruttoertrages und jedes Dampfboot, das 40 Reisen von Rotterdam nach Mannheim machte, hatte an ihr 9600 Mk. jährlich zu entrichten. Wenn die Handelskammern solche Zahlen mit den bescheidenen Beträgen der Gewerbesteuer, die ja im übrigen die Schiffahrt auch trug, und mit

Digitized by Google

der geringen Steuer der Eisenbahnen verglich, so war es ihnen nicht zu verdenken, wenn sie schärfer als je die Klage wegen Überlastung erhoben. Daß sie die Ausgaben des Staates für die Verbesserung der Wasserstraße dabei geflissentlich nicht in Anschlag brachten, war ihr Interessentenrecht. Wenn es dem Staate aber noch daran gelegen gewesen wäre, Gebühren für die Benutzung der Wasserstraße im Verhältnis zu seinen Selbstkosten festzuhalten, so wäre die Rekognition allein hierzu geeignet gewesen, so reformbedürftig sie war; an dem Rest der eigentlichen Zölle war nichts mehr zu halten.

Unzweifelhaft würde das Interesse an der Beibehaltung der Wasserstraßenabgaben bei den Staaten ein weit lebhafteres gewesen sein, wenn sie schon damals die Eisenbahnen besessen hätten. Der einzige unter den Rheinuferstaaten, der ein Staatsbahnsystem besaß, Baden, war aber gerade in der Lage, mit diesem nicht Konkurrent der Wasserstraße zu sein, sondern im Gegenteil auf den Rhein als Zufuhrstraße zu seinem großen Umschlagplatz und seinen Bahnen den höchsten Wert legen zu müssen. Die übrigen Staaten, Preußen an der Spitze, hörten einstweilen sogar mit Sympathie die Klagen über die erdrückende Konkurrenz der Eisenbahnen; eine Auffassung derselben, wie sie seitdem bei den gelehrten und ressortpatriotischen Mitgliedern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und ihren Hilfstruppen unter den Nationalökonomen der Hochschulen üblich geworden ist, wäre im Anfang der sechziger Jahre noch nicht möglich gewesen, da der Sporn des fiskalischen Interesses fehlte. Der Jahresbericht der Zentralkommission von 1864 wies unter allen bisherigen auf das Schreckgespenst, daß der Rhein zu Gunsten der Eisenbahnen allmählich verlassen würde, am eindringlichsten hin, zeigte den enormen Rückgang der Gesamtverladungen, den man in dem einen Jahre 1863 fast auf $^1/_7$ veranschlagen konnte; auch die beiden Personendampfschiffahrtgesellschaften hatten zusammen gegen 100000 Personen weniger befördert. Auch die Oktroieinnahme war demgemäß in diesem Jahre um 177155 Fr.[1] zurückgegangen. Für den Haushalt kleiner Staaten, wie Hessen und Nassau, mochten ihre Anteile noch immer einige Bedeutung haben, Preußen aber ebenso wie Bayern, bei dem die paar Groschen, die es für seine kurze Rheinstrecke erhielt, im Vergleich zu Ludwigshafens Emporkommen bedeutungslos waren, mußten sich ernstlich fragen, ob nicht die Zeit gekommen sei, auf eine fiskalisch geringfügige, volkswirtschaftlich schädliche Einnahme zu verzichten. Ein Versuch, die zweite Gebührenklasse aufzuheben und dadurch den Kreis der zollfreien

[1] Von 1369533 Fr. in 1863 auf 1192377 Fr. in 1864.

Digitized by Google

Güter zu erweitern, scheiterte zwar 1863, dafür aber schloß sich Hessen 1864 der Ermäßigung an, die zwei Jahre zuvor für den Wasserzoll seitens Preußens, Bayerns und Badens erfolgt war, so daß Nassau jetzt allein mit seinem hohen Zoll stand. Wichtiger war, daß damals die Rekognition durchweg auf die Hälfte herabgesetzt wurde; freilich zeigt auch die Statistik der Güterbewegung in den Rheinhäfen in diesen zwei Jahren wieder einen Rückgang von 5 310 653 Ztr.[1]. Noch brachte das Jahr 1865 eine Ermäßigung für Eisen und Stahl; wirksam konnte sie nicht mehr werden; denn der Sturm des Jahres 1866 fegte auch den Rest der Rheinschiffahrtsgebühren hinweg. Nassau, das von seiner Entstehung bis zu seinem Lebensende Schwierigkeiten jeder Art bei jedem Fortschritt gemacht hatte, war glücklich beseitigt; die übrigen Staaten erklärten sich in den Friedensverträgen bereit, mit dem Beginn des Jahres 1867 die Erhebung der Rheinzölle einzustellen. Der Betrag der Gebühren von der niederländischen Grenze bis Mannheim hatte zuletzt nur noch 14,21 Cts. pro Zentner betragen. Auch Frankreich opferte seinen winzigen Rest — es wurden im ganzen an den zwei oberrheinischen Zollämtern zu Breisach und Straßburg 1713 Fr. 23 Cts. erhoben — als im Jahre 1868 die revidierte Rheinschiffahrtsakte von sämtlichen Rheinuferstaaten vereinbart wurde.

Sie fällt als zum gegenwärtigen Zustand gehörig nicht mehr in den Bereich dieser historischen Betrachtung. Damit sie die Grundlage einer neuen, ersprießlichen Entwicklung werden konnte, mußte sie sich aber auf den Erfahrungen der Vergangenheit aufbauen, die gleich lehrreich waren, ob sie erfreulich, ob sie schmerzlich gewesen waren. Wenn jetzt die völlige Freiheit für die Schiffe aller Nationen, den Rhein zu befahren, festgestellt wurde, so war dies die Erfüllung des Clancartyschen Antrags auf dem Wiener Kongreß, dessen Ablehnung damals zwar nötig gewesen, in der Folgezeit aber so oft bedauert worden war. Wenn noch besonders den zur Rheinschiffahrt gehörigen, d. h. den Uferstaaten zuständigen Schiffen die Wahl jedes Weges auch außer Waal und Leck ins Meer und nach Belgien freigelassen wurde, so war dies das Ergebnis jener langen und wechselvollen Kämpfe um die Wasserverbindung mit Antwerpen. Die Aufhebung aller Abgaben, die sich lediglich auf die Tatsache der Befahrung gründen, auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen, seinen Armen war die Erfüllung des Programms von 1848, durch einen völkerrechtlichen Akt jetzt vielleicht noch besser gesichert als durch eine gleichlautende Verfassungsbestimmung für alle deutschen Ströme, wie sie in der Verfassung

[1] 1862: 32380986 Ztr.; 1864: 27070333 Ztr.

Digitized by Google

des Deutschen Reiches einige Jahre später nachfolgte. Wurde verboten, auf dem Wasserwege eingehende Waren anders zu behandeln als die auf dem Landwege eingehenden, so entsprach dies wohl einem allgemeinen Grundsatz der deutschen Handelspolitik, erinnerte aber noch besonders daran, wie die Rheinzölle zu einer besonderen Form des Eingangs- und Transitzolles für ausländische Waren geworden waren. Wenn man die bewährten Bestimmungen der Akte von 1831 über Patenterteilung, Lehrzeit und Dienstbücher im wesentlichen beibehielt, so zeigt sich, daß man schon damals im wesentlichen die richtige Mittellinie zwischen den Rücksichten auf die Freiheit und auf die Sicherheit des Betriebes gefunden hatte; wenn das Patent nicht mehr auf ein Schiff oder eine Unternehmung, sondern auf eine Person lautete, so bestätigte man nur, was jetzt seit längerer Zeit geübt worden war. Wenn die Berechtigung der Einzelstaaten, anderwärts geprüfte Dampfschiffsführer auf ihrer Strecke auszuschließen, aufgehoben wurde, so kam damit jener Rückfall in den Partikularismus in Wegfall, der doch einst einen Schutz für das neue Betriebsmittel bedeutet hatte, als sich die hadernden Staaten zu keinem gemeinsamen Reglement der Schiffahrt hatten vereinbaren können. So hatten auch alle Einzelbestimmungen über Instandhaltung der Fahrstraße und des Leinpfades, über Verbot eines besonderen Entgelts für Brückendurchlaß, über Hafengebühren und Kranengelder ihre Geschichte, deren Entwicklungsstufen der Oktroivertrag, die Wiener Akte, die erste Rheinschiffahrtsakte von 1831 und auch der verschollene Gesetzentwurf von 1848 — obwohl ihn damals wohl niemand wieder eingesehen hat — waren.

Auch den schwer zu befriedigenden Handelskammern schien es damals, als ob so gut wie alle Wünsche befriedigt seien. Einem übertriebenen Optimismus, als ob nun mit einem Schlage die Rheinschiffahrt die Bahnen überflügeln würde, hat sich damals niemand hingegeben. Der Bericht der Zentralkommission, der im Jahre des Erlasses der Akte ausgegeben wurde, spricht nur die Erwartung aus, daß in der Teilung der Arbeit, die sich in den letzten Dezennien vollzogen habe, ein dauernder Stillstand eintreten werde, der sich nicht wieder zum Nachteil der Schiffahrt ändern werde[1]. Aber es gibt keinen Stillstand im Wirtschaftsleben, sondern immer entweder Rückgang oder Fortschritt. In ungeahnter Weise sollte sich von 1870 ab die Rheinschiffahrt heben und diese Entwicklung hat neue Probleme, neue Kämpfe mit alten Gegnern und mit

[1] Jahresbericht 1868.

Digitized by Google

alten Bundesgenossen gebracht. Die gesetzlichen Grundlagen aber, wie sie 1868 gelegt wurden, haben nur geringe Änderung erfahren; der wirtschaftliche Erfolg bietet ihre beste Bewährung; und die Wünsche der Konkurrenten der Rheinschiffahrt, sich den Wettbewerb erleichtert zu sehen, werden auch in Zukunft zum mindesten mit diesen Grundlagen rechnen müssen.

Rückblick.

An allen Wandlungen des alles verwandelnden XIX. Jahrhunderts hat die Rheinschiffahrt teilgenommen, so daß sie wie ein Probestück moderner Wirtschaftsgeschichte anzusehen ist. Das XVIII. Jahrhundert vor der Revolution zeigt auf diesem Gebiete des Verkehrswesens nichts als Verwahrlosung, Versteinerung aller Zustände, Verewigung aller Gebräuche, die großenteils schon bei ihrer Entstehung Mißbräuche gewesen waren. Erträglich wurde ein solcher Zustand nur durch die Schlaffheit der Ausführung; jedoch ist die enorme Verteuerung und die schneckenhafte Langsamkeit aller Verkehrsleistungen die notwendige Folge, die Lokalisierung des Wirtschaftslebens wieder deren Konsequenz.

Die Revolution bringt einen heftigen Vorstoß zu radikaler Umwandlung: Aufhebung der Gilden, Versuche, dem Schlendrian des Abgabenwesens zu steuern. Er ist kurz und bleibt fast erfolglos. Die Betroffenen zeigen wenig Neigung zu solchen Änderungen; mit politischem Radikalismus verbindet sich bei ihnen eine zähe rückschrittliche Gesinnung in wirtschaftlichen Dingen. Zugleich reißt wie politisch so auch wirtschaftlich die Rheinlande, die bisher aufeinander angewiesen waren, die Douanenverfassung auseinander. Eben hierdurch wird es aber auch nötig, die Verkehrsstraße selber auszunehmen: Der Rhein wird Grenze, aber eben auch deshalb ein fortgesetzter Freihafen.

In den Verhandlungen über die Neugestaltung der Verkehrsgesetzgebung und der Gebühren sind die Franzosen nicht die einzigen Vertreter der modernen Theorien von völliger Abgabenfreiheit aller Straßen, sondern entschieden tritt hierfür auch der neu sich bildende oberrheinische Staat, Baden, ein, der davon den größten Vorteil zu erwarten hat, während Preußen noch von ziemlich kleinlichen lokalen und fiskalischen Beweggründen geleitet wird. Der Oktroivertrag, das Ergebnis dieser Verhandlungen, ist im wesentlichen ein Werk Napoleons und trägt den Stempel seines Geistes, gleichviel ob er persönlich an den Einzelheiten

Digitized by Google

Anteil gehabt hat. Diese neue Verfassung bringt nach der bisherigen Anarchie die konsequente Durchführung einer straffen Bureaukratie; sie setzt eine völlige Einheitlichkeit der Verwaltung ohne Rücksicht auf die Uferstaaten bis zur holländischen Grenze fest; freilich trägt diese nur anfangs noch etwas internationales Gepräge, bis Napoleon es für gut befindet, den zaghaften Teilhaber Dalberg abzufinden und den seine Stellung überschätzenden Generaldirektor Eichhoff zu entfernen. Nachdem auch Holland, das seine althergebrachte wirtschaftliche Übermacht auf dem Rheine nicht aufgeben will, erst stückweise vom Strome abgedrängt, dann verschlungen worden ist, ist die Einheit vollständig; der Rhein ist ein französischer Strom. Der Oktroivertrag hat die wichtigsten alten Einrichtungen bestehen lassen, aber alle in das System der Bureaukratie eingefügt; er hat die Abgaben nach dem volkswirtschaftlichen Grundsatz der Berücksichtigung der Verkehrsdichte auf die einzelnen Strecken verteilt, die Gilden im Sinne jener scharf kontrollierten, an Taxen gebundenen Napoleonischen Korporationen, die allgemeinen Zwecken dienen, umgestaltet, und den erzwungenen Umschlag beibehalten, um mit seiner Hilfe die Kontrolle völlig sicher zu vollziehen, nebenbei auch um die beiden Departementshauptstädte zu begünstigen. Denn mit naivem Eigennutz, aber nicht ohne Erfolg, muten Köln und Mainz ihre altreichsstädtische Lokalpolitik dem Kaiserreiche zu. Der Verkehr bleibt auch jetzt gering, ein dürftiger Kleinbetrieb; kaum daß sich gegen das Ende der Napoleonischen Herrschaft in den leitenden Kreisen Zweifel an der Richtigkeit der bisher befolgten Verkehrspolitik geltend machen.

Der Wiener Kongreß, wohlwollend abwägend und dank der Mühewaltung Humboldts gut unterrichtet — außer in einem Punkte, der freilich später der wichtigste werden sollte —, bringt zunächst einen Sieg des Partikularismus. Die Einzelstaaten als Besitzer der Rheinufer nehmen wieder die Verwaltung und Rechtsprechung in eigene Hände; ihr Ausschuß, die Zentralkommission, erhält gerade Befugnisse genug, um Veränderungen und Fortschritte zu hindern; bei ihrer Zusammensetzung und Stimmenverteilung ist es dann geradezu ein Glück gewesen, daß sie nicht majorisieren durfte. Die Neugestaltung des Gebührenwesens — Erhebung nach der Uferlänge — ist ein problematischer Fortschritt, schließt aber immerhin, da die Höhe der Gesamtgebühr die gleiche bleibt, eine kleine Erleichterung ein; doch geht die Absicht nach wie vor auf fiskalische Einnahmen, die speziellen Zwecken, auch solchen, welche in keinem Zusammenhang mit den Kosten der Strombauverwaltung stehen, gewidmet sind. Anderseits jedoch wird durch den Wiener Kongreß ein inter-

Digitized by Google

nationaler Rechtsboden geschaffen, ein großer allgemein völkerrechtlicher Gedanke ausgesprochen und damit ein über den Rhein hinausreichendes Prinzip aufgestellt, das sich zwar nur allmählich und bruchstückweise durchgesetzt hat, dem Wiener Kongreß aber sein bestes Stück Nachruhm sichert. Zugleich wird beschlossen, einige Ideen der Verkehrsfreiheit entschiedener, als es die französische Revolution je gewagt hatte, durchzuführen: Stapel und Gilden sollen fallen, Rangfahrten nur freiwillig sein, jedoch obrigkeitlich kontrolliert werden.

Es bleibt in diesem Werk eine wesentliche Lücke, die jedoch eine Konsequenz des Grundgedankens ist, wonach die Behandlung der Grenzzölle und der Wegegebühren ganz voneinander getrennt ist: Die Möglichkeit der Einführung von Transitzöllen, die sich auch auf den Strom erstrecken, wird außer Acht gelassen. Hier setzt der neue niederländische Staat ein und weiß seine Position mit diplomatischer Kunst und Zähigkeit zu verteidigen. Mit allen Mitteln sucht er die Herrschaft der holländischen Seehäfen über den Rheinverkehr und dadurch die Vormundschaft des holländischen Handels über die Rheinlande festzuhalten. In diesem zwitterhaften Staatswesen sind die holländischen Kaufleute höchst konservativ, während Antwerpen, gleichsam eine neue, durch keine Tradition belastete Handelskolonie, durchaus modern-wirtschaftlich gesinnt ist. An dieses suchen von Anfang an die Rheinlande Anlehnung. Die deutschen Staaten, der holländischen Handelsherrschaft gewöhnt, richten fast allein ihre Abneigung gegen die Stapelrechte, mit Ausnahme von Hessen, das gern den Mainzer Stapel so lange wie möglich behalten möchte; Preußen, optimistisch gegen die altbefreundeten Niederlande gesinnt, ist anfangs geneigt, alle Mittel, um Holland die Spitze zu bieten, aus der Hand zu geben. Es ist das Verdienst des Handelsstandes der Stadt Köln, dies verhindert zu haben. Herrscht hier gleich die reaktionäre Stimmung bei den kleineren Kaufleuten und Spediteuren vor, die nur den Stapel im Auge haben, so wissen doch einige kühne Köpfe auch diese zu benutzen; ihr Programm ist: Erwerb der freien Durchfahrt, Umwandlung Kölns aus einem Speditionsplatz zu einem Sitz des Eigenhandels, zum Ausgangspunkt einer Rheinseefahrt; ihr Mittel: Beibehaltung des Stapels als Tauschobjekt für die Transitzölle.

So drängen die Kölner das halbwiderwillige Preußen in den merkwürdigsten und wechselreichsten verkehrspolitischen Kampf. In ihm kehren sich die Zwangsmittel Preußens tatsächlich noch mehr gegen das deutsche Hinterland, um die Rheinuferstaaten zu Bundesgenossen zu pressen, als daß sie Holland unmittelbar schädigen. Dadurch wird die Ausführung

Digitized by Google

der Wiener Akte noch um 16 Jahre verschoben; die Beratungen über ein neues Reglement der Rheinschiffahrt sind nur eine Deckung, ein Vorwand für diplomatische Schachzüge. Die Verkehrsverteuerung, die aus diesem erzwungenen Stillstand folgt, rächt sich freilich in der Verschärfung jener schweren Krisis, die im folgenden Jahrzehnt die deutsche Volkswirtschaft betrifft. Sie aber drängt doch wieder dazu, den bestehenden Zustand etwas zu mildern. Die Oktroiverfassung zerbröckelt, schon ehe sie aufgehoben wird. Erleichterungen in den Zöllen werden zunächst im Binnenverkehr Preußens, dann auch der Nachbarstaaten, schließlich des Zollvereins zugestanden; die Regierung gibt damit schon jetzt unzweideutig zu erkennen, daß sie den Oktroibetrag nicht als eine gleichmäßige Schiffahrtsgebühr, sondern als einen Transit- und Eingangszoll betrachtet. Die Anzahl der stapelfreien Waren wird allmählich vergrößert: neue Massengüter, und zwar Kohle in stetigem und steigendem Maße, Getreide schwankend aber durch die billige Rückfracht der leeren Kohlenschiffe begünstigt, dringen vor; die Rangfahrten kommen für solche Güter nicht in Betracht, einzelne große Privatfirmen, zugleich Kaufleute und Verfrachter, entstehen; eine mehr spekulative Bildung der Frachten setzt hier langsam ein. Vor allem erfolgt schon in dieser Epoche die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rheine. Sie zieht sofort die Personenbeförderung an sich, in der bisher die privilegierte genossenschaftliche Unternehmung sich der Unterwerfung unter den Großbetrieb mühsam zu erwehren gewußt hatte. Die Organisation des neuen Betriebsmittels beruht noch auf einer Reihe von Kompromissen; sie beruht auf lokalbeschränkten Konzessionen der Einzelstaaten, sie ähnelt noch den regulierten Kompanien des XVIII. Jahrhunderts; auch schließt sie eine Teilung mit den Holländern in sich. Trotz dieser und obwohl der deutsche Niederrhein der niederländischen Gesellschaft allein zugewiesen ist, blicken die holländischen Kaufleute mißtrauisch auf die neue Bewegung, die sich anschickt, in ihr ganzes System Bresche zu legen.

Als endlich nach dem langen Kampfe mit den Niederlanden der Friedensschluß durch die erste Rheinschiffahrtsakte erfolgt, beruht er auf beiderseitigen Zugeständnissen: Die freie Rheinseeschiffahrt wird nicht gesichert, auch erwies sie sich, wo sie versucht wurde, einstweilen nicht als besonders vorteilhaft; der Transitzoll wird nicht völlig aufgehoben, sondern nur in der Weise des Sundzolles als eine unveränderliche Gebühr festgelegt, die Stromverbindung mit Antwerpen wird infolge des Kriegszustandes zwischen Holland und Belgien auf Jahre hinaus unterbunden. Es schien sogar anfangs, als ob die Niederländer, die der lange Kampf

Digitized by Google

mit den preußischen Rheinstädten nur noch mehr erbittert hatte, ihre Übermacht als Besitzer der Seehäfen nur noch mehr, namentlich Köln gegenüber, geltend machen würden; dennoch mußten sie, schon ehe sie die mächtige Konkurrenz Antwerpens wieder erfuhren, angesichts der beginnenden Umwandlung des Verkehrs mit den Frachten zurückgehen, und mit der industriellen Produktion wächst der deutsche Eigenhandel am Rhein, der die holländische Zwischenhand verschmäht.

Jene rasche Umwandlung der Verkehrsverhältnisse seit 1831 erfolgt durch die Aufhebung der Umschlagsrechte und der Gilden. Ein durchgehender Verkehr und eine freie Konkurrenz der Schiffer wird dadurch erst ermöglicht. Doch tritt zunächst nicht sowohl eine starke Konkurrenz der einzelnen ein als vielmehr eine solche der Handelsstädte und ihrer Beurtfahrten. Noch schwebt dem Handelsstand als Ideal der Organisation der Schiffahrt ein Zustand vor, in dem er von jedem Hafenplatze aus über ein Netz von festgeregelten Fahrten und eine bestimmte Anzahl von Schiffen gebieten könne, bei dem wie der Fahrplan so auch die Frachten durch Übereinstimmung von Verbänden geregelt würden, ohne daß doch diese Verbände starke Körperschaften seien, ohne daß die Beweglichkeit der Bestimmungen oder der freie Beitritt und Austritt des einzelnen dadurch gehemmt werde. Allein es stellt sich heraus, daß diese Beuerten nur eine vorübergehende Phase sind. Sie veralten rasch. Sie sind von jeher wohl für den Spediteur günstig, aber für die Massenversendungen unbrauchbar, für Industrie und Eigenhandel ungeeignet. Die rasche Vermehrung der Schiffer auf allen Strecken des Rheines, die die Beurten nicht unterzubringen wissen, das billige Angebot von leerem Schiffsraum bei Rückfrachten, das sie nicht benützen dürfen, begünstigen die ungebundene Konkurrenz, die jene halbgenossenschaftliche unterbietet. Auch in der Dampfschiffahrt kann die Austeilung der Stromstrecken und das Monopol der ersten Gesellschaften nicht mehr bestehen. Auch hier hält mit der Düsseldorfer Gesellschaft, einer gemeinschaftlichen Unternehmung aller Plätze, die sich bisher zurückgedrängt fühlten, die Konkurrenz ihren Einzug. Die besonderen Verhältnisse der Personenfahrt und der bedrohliche Wettbewerb der Eisenbahnen führen hier jedoch wieder zur Kartellierung.

Schon aus der heftigen Konkurrenz der einzelnen Häfen und ihrer Beurten ergibt sich sogleich nach Abschluß der Akte die differentielle Gestaltung der Frachten, während diese bisher einfach nach der durchfahrenen Strecke berechnet waren. Die Verkehrspolitik der Regierungen verschärft noch diesen Zustand; denn durch den Zollverein ist zwar die schon früher angebahnte Freiheit von Wasserzöllen für den inneren Verkehr dauernd

Digitized by Google

festgestellt, aber für die vom Zollauslande kommenden Waren behält sich jeder Staat innerhalb der Maximalgrenze der Abgabenerhebung, die von der Akte nach dem System des Wiener Kongresses festgestellt war, die besondere Behandlung vor. Preußen gibt das Beispiel. Es benützt jene Möglichkeit, um durch völligen Erlaß der Schiffahrtabgaben, teils seiner Industrie einen Vorsprung vor der der Zollvereinsstaaten, die sie zahlen müssen, teils der früheren Stapelstadt Köln einen Ersatz durch Begünstigung ihres Hafens zu verschaffen. Nachdem der Zollverein der handelspolitischen Befehdung ein Ende gemacht, beginnt also die verkehrspolitische Fehde. Wieder sind die Rheinzölle nur Durchfuhrabgaben. Dieser Kampf ist das Vorspiel der Eisenbahntarifkämpfe, die unsere Zeit bewegen und die ihre verbitternde Wirkung infolge der ungleichmäßigen Begünstigung einzelner Plätze nicht eher aufhören werden auszuüben, bis der Zolleinheit Deutschlands die Verkehrseinheit nachgefolgt ist. Damals bleiben diese Schritte der Regierung nur Versuche; die finanziellen Nachteile und die nachbarlichen Verstimmungen unter den Bundesgenossen bringen Preußen doch wieder dazu, daß es 1842 auf diese differentielle Begünstigung seiner Häfen verzichtet. Für Schiffahrt und Handel bedeutet das freilich um so mehr eine unliebsame Mehrbelastung, als auch die anderen Uferstaaten, um ihren Handel nicht unterbieten zu lassen, schon die Rückerstattung der preußischen Zölle vorgenommen hatten. Durch diese Restaktien waren die sämtlichen Rheinzölle schon fast wirkungslos geworden: seit 1842 geraten sie hingegen in einen Stillstand.

Nicht durch die Maßregeln der Regierungen, die in Verkehrsfragen jetzt unsicherer und schwankender als vor 1831 sind, sondern durch die weitere Entwicklung der Verkehrsmittel wird im Beginn der vierziger Jahre ein neuer starker Umschwung herbeigeführt. Noch 1837 hatte der unter den alten Verkehrsverhältnissen abgeschlossene Handels- und Schiffahrtsvertrag mit den Niederlanden, obwohl er von Preußen nicht ungeschickt eingeleitet war, keinen Vorteil gebracht, sondern sich als unzuträglich erwiesen. Bald darauf wird durch die Eisenbahn von Köln nach Antwerpen die Abhängigkeit der Rheinlande von den holländischen Häfen ein für allemal gebrochen. Auch für Belgien ist sie eine Lebensfrage. Die Transitfreiheit ist für das Gedeihen dieser unter den größten Schwierigkeiten und lokalen Kämpfen bewerkstelligten Unternehmung die Voraussetzung; sie wird durch den ersten wohlgelungenen Handelsvertrag des Zollvereins, zu dem sich Preußen nur zögernd und schließlich nur durch eine Überraschung entschließt, den belgischen, festgestellt. Die Wirkung, von den rheinischen Kaufleuten, die jetzt in L. Camphausen und D. Hanse-

Digitized by Google

mann ebenso ideenreiche wie tatkräftige Führer finden, vorausgesehen und ausdrücklich erstrebt, ist unmittelbar, wenn auch der Reinertrag der neuen Unternehmung selber noch eine Zeitlang zweifelhaft bleibt.

Zugleich löst Camphausen das Problem der Güterschleppschiffahrt, das die Kölner schon vom Entstehen der Dampfschiffahrt ab als das eigentlich bedeutsame für die ganze Verkehrsentfaltung richtig erkannt hatten. Die Güterschleppschiffahrt ist in diesem Augenblick unentbehrlich, um dem Niederrhein ab Köln zu ersetzen, was ihm die Köln-Antwerpener Bahn an Verkehrsmenge entzieht, um einen direkten Verkehr deutscher Häuser mit den Seehäfen zu schaffen, um die Abhängigkeit von den immer noch zu teuern holländischen Schiffern zu lösen. Dies alles wird fast mit einem Schlage erreicht; weit vollständiger als es sich dann in der Folgezeit herausstellt, scheint damals der gesamte Verkehr in deutsche Hände geraten zu müssen. Mit den Schleppfahrten tritt eine neue Form der Großunternehmung im Verkehrswesen auf dem Rhein ein: Motor und Kähne werden in einem Besitz und Betrieb zusammengefaßt; nur auf selbständige Spedition verzichtet die Unternehmung, die den Kaufleuten dienen und nicht ihnen Konkurrenz machen will. Durch diese Kombination wird die Konkurrenz gegenüber den Segelschiffern erdrückend, während diese sich bisher gegenüber dem Handel noch immer als Macht gegen Macht fühlen konnten. Außer in Mannheim stellen sich die Schiffer überall feindselig gegenüber diesem weiteren Fortschritt; sie wollen weder von der angebotenen Beteiligung Gebrauch machen, noch wissen sie sich der neuen Technik zu ihrem Vorteil zu bedienen. Die Rücksicht der Konkurrenz nötigt sofort auch die anderen Plätze, gleiche Dampfschleppfahrten zu gründen. Obwohl die Kölner Gesellschaft keine stadtkölnischen Zwecke verfolgt, macht sich doch auch auf diesem Gebiete die Eifersucht der einzelnen rheinischen Flußhäfen aufeinander ebenso geltend wie gleichzeitig im Eisenbahnbau und kurz zuvor bei der Errichtung der dritten Personendampfschiffahrtsgesellschaft; aber diese Eifersucht hat die Rheinlande groß gemacht. Auch die schon bestehenden großen Einzelfirmen, die sich der besonderen Aufgabe der Kohlenschiffahrt zugewendet hatten, ergreifen sofort das neue leistungsfähige Verkehrsmittel; sie vervollständigen die Kombination der sich unterstützenden Betriebsformen durch Hinzufügung der Kohlenförderung und des Eigenhandels.

Durch diese mit beispielloser Energie einsetzende Umgestaltung des Betriebes wird eine beträchtliche soziale Verschiebung veranlaßt: Die Depossedierung und Deklassierung der Schiffer greift um sich, ein Schifferproletariat entsteht. Die Tage des Kleinbetriebes, der durch die Gewerbe-

Digitized by Google

freiheit seit 1831 sich bisher nur immer mehr ausgedehnt hatte, schienen gezählt durch dieselbe Gewerbefreiheit, deren Januskopf sich jetzt erst zeigt. So entsteht in diesen Kreisen eine proletarische Bewegung, die in den verwickelten sozialen Bestrebungen der Revolution von 1848 einen der merkwürdigsten Bestandteile bildet. Sie ist zugleich demokratisch-radikal und wirtschaftlich-reaktionär; denn so ziemt es allen Bewegungen, welche von Volksschichten ausgehen, die sich vor der Deklassierung wehren. Um ihrer Rückständigkeit willen mußte diese Agitation ergebnislos bleiben; trotzdem bedeutet sie insoweit einen Wendepunkt, als von 1848 ab das Schleppen nicht mehr allein dem konzentrierten kapitalistischen Großbetrieb zu gute kommt; die Technik der Kleinschiffahrt bessert sich fortan; die Kluft zwischen Verkehrsunternehmung und Handelsbetrieb, die man — abgesehen vom Kohlenhandel — bisher ängstlich nur immer erweitert hatte, was von den Schiffern als einzig normaler Zustand angesehen wurde, wird überbrückt; in der Rheinschiffahrt entsteht jetzt die kleinkapitalistische Unternehmung, die sich zwar hartbedrängt vom Großbetriebe sieht, aber schließlich durch ihre Konkurrenz auch diesem oft genug die Bedingungen stellt, unter denen er wirken und die Preise gestalten muß.

Im Revolutionsjahr glaubt auch die Vertretung des deutschen Volkes alle nationalen Wünsche, die auf Handels- und Verkehrs*einheit* sowie auf völlige Abgaben*freiheit* des Verkehrs gehen, im Fluge erreichen zu können. Die Schwierigkeiten übersieht man, da sie sich im Revolutionssturm vorübergehend weniger laut kundgeben. Die Nationalversammlung wetteifert hierin mit der ihr sonst unähnlichsten Versammlung, dem Wiener Kongreß, an Optimismus. Ihr Gesetzentwurf für die Binnenschiffahrt soll jenes Ideal von Freiheit und Einheit verwirklichen; zu diesem Behuf will er den Einzelstaaten fast alle Befugnisse der Rechtssetzung, Rechtsprechung und Verwaltung auf diesem Gebiete aus der Hand nehmen, finanziell aber jede Abgabe opfern, niemand schädigen und alle befriedigen. Bei der rasch erfolgenden politischen Verschiebung verschwindet er, kaum daß er zur Debatte gestellt ist.

Das verkehrspolitisch wichtigste Ergebnis dieses Jahres ist, daß die Niederlande einen völligen Wechsel ihrer Haltung vollzogen. Holland macht nach dem Beispiel Englands einen Strich unter seine handelspolitische Vergangenheit; es sucht fortan auf dem Boden völliger Gleichberechtigung nur die bleibenden Vorteile seiner Lage auszunützen und den Verkehr ohne ängstliche Voreingenommenheit schlechthin zu steigern. Hatte es früher versucht, alle Fäden und alle Vorteile in der Hand zu behalten und war darüber in die Gefahr gekommen, fast alles zu ver-

Digitized by Google

lieren, so beschränkt es fortan seine Tätigkeit auf Beförderung des Umschlags und kommt damit auch auf den übrigen Gebieten wieder vorwärts. Der völlige Verzicht auf die Schiffahrtsabgaben, also auf alles, was 1831 mühsam erstritten war, sich aber im Laufe der Zeit als eigener Nachteil erwiesen hatte, ist das Handgeld Hollands für die neue Zeit.

Auch in Deutschland werden namentlich hierdurch die im Jahre 1848 angeregten Hoffnungen aufrecht erhalten. Eine wesentliche Ermäßigung der Zölle wird von Preußen durchgesetzt und bildet die Einleitung zu weiteren Herabsetzungen. Allerdings machen die wachsenden Ausgaben der Rheinregulierung die Staaten besorgt, auf den Rest der Einnahmen zu verzichten. Auch wäre wohl die Entlastung nur langsam vorwärts gerückt, wenn jetzt nicht durch die Eisenbahnen der Wasserstraße eine erdrückende Konkurrenz erwachsen wäre. Sie in dieser aufrecht zu erhalten, lag um so mehr im Interesse Preußens, als es noch an kein Staatsbahnsystem dachte. Nur während der ersten Zeit haben die Bahnen als Zufahrtstraßen zum Strome gewirkt und waren als solche gedacht; auch so schädigten sie schon den Wasserverkehr auf einzelnen Strecken, während sie ihn auf anderen erhöhten. Bald wurde durch den Ausbau der Längs- und Parallelbahnen der Schiffsverkehr immer mehr eingeschränkt. Auf den Nebenflüssen erlag er ihnen zuerst, langsamer schien sich auf dem Hauptstrom dasselbe Schicksal vorzubereiten: Eine Warengattung nach der anderen verließ den Wasserweg, diejenigen zuerst, welche früher den Hauptgewinn gebracht hatten. Zugleich verschoben sich unter dem Einfluß der Eisenbahnen die Absatz- und Versorgungsgebiete; gleich die ersten Tarifvereinbarungen unter den Bahnen ließen für den Transit den Wasserweg veraltet und zu teuer erscheinen. Auch scharfsichtige Beobachter mochten damals meinen, daß die Stromfahrt zu einer Lokalfahrt herabsinken werde, wie die Chausseen von der Eisenbahn zu einer niederen Ordnung der Verkehrsmittel herabgedrückt worden waren.

Unter diesen Umständen wurde es zur entscheidenden Frage, ob das bisherige Abgabensystem bleiben oder fallen werde. Noch jede Ermäßigung war vom Sinken der Frachten binnen kurzem überholt worden; denn die Konkurrenz der Bahnen und die eigene Konkurrenz der Schiffer untereinander drückten unablässig die Preise. Die Rekognition, die nach der Schiffsgröße ohne Rücksicht auf die Ladung erhoben wurde, war durchaus irrationell, eine Besteuerung der Schnelligkeit und des Fleißes; der Rest des Oktroi, nur auf wenige Waren der Ein- und Durchfuhr gelegt, hatte seinen Sinn vollends verloren, seitdem die Transitzölle auch im Zollverein gefallen waren. So hielt tatsächlich

Digitized by Google

nur das kleinliche fiskalische Interesse der beiden kleinsten Uferstaaten, auf das man schon bei den Ermäßigungen hatte Rücksicht nehmen müssen, dieses Bruchstück eines Systemes fest, das sich im Anfang des Jahrhunderts als das vollständigste und überlegteste der Gebührenerhebung hatte betrachten lassen. Der Krieg von 1866 fegte diese Velleität mit anderen hinweg und die neue Rheinschiffahrtsakte ordnete auf der Grundlage völliger Gebührenfreiheit das Schiffahrtswesen von neuem.

In der Zeit, wo die Staaten die größten Auslagen für die Schiffahrt auf sich nahmen, wo sie den natürlichen Flußlauf tatsächlich zu einem künstlichen umwandelten, haben sie grundsätzlich und verfassungsmäßig auf Einnahmen verzichtet — auch dies eine der hochsinnigen Taten der größten Zeit der deutschen Geschichte, eine Tat, die sich durch eine Blüte der Schiffahrt und hiermit auch durch eine Hebung der gesamten westdeutschen Volkswirtschaft in einem Maße belohnt hat, wie es niemand ahnen konnte, als sie vollzogen wurde.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED

LOAN DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.

IN STACKS
APR 28 1980
REC. CIR. MAY 1980
INTERLIBRARY LOAN
MAY 6 - 1980
UNIV. OF CALIF. BERK.
28Mar'64LM
IN STACKS
MAR 14 1964
REC'D LD
JUN 7 '64 -3 PM
SEP 13 1980
IN STACKS
MAR 19 1980
REC. CIR. JUN 30 '80
OCT 7 1980
1980
HOLD ON BOOK

LD 21A-40m-4,'63
(D6471s10)476B

General Library
University of California
Berkeley

14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED

LOAN DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.

28Mar'64LM
IN STACKS
MAR 14 1964
REC'D LD
JUN 7 '64-3 PM
SEP 19 1980
IN STACKS
MAR 19 1982
7 DAY USE
1980
HOLD ON BOOK

IN STACKS
APR 28 1980
REC. CIR. MAY 1990
INTERLIBRARY LOAN
UNIV. OF CALIF., BERK.

LD 21A-40m-1'63
(D6471s10)476B

General Library
University of California
Berkeley

Digitized by Google

Digitized by Google